



Hvordan fungerer samvirke mellom landbaserte nødetater og maritime ressurser ved ulykker i umiddelbar nærhet til land?

Et kvalitativt blikk på redningsarbeidet etter helikopterulykken ved Turøy.

Eirik Solheim Haugen
Tom Arild Løvslogen
Synne Elise Røstgård

Forsidefoto: Nordmøre Politidistrikt

Denne bacheloroppgaven er gjennomført som en del av et 3-årig studie innen beredskap og krisehåndtering ved Høgskolen i Innlandet (tidligere Høgskolen i Hedmark). Høgskolen er ikke ansvarlig for oppgavens metoder, resultater, konklusjoner eller anbefalinger.

Samtykker til utlån hos høgskolebiblioteket JA NEI

Samtykker til tilgjengeliggjøring i digitalt arkiv Brage JA NEI

Norsk sammendrag

Vi har valgt samvirke, og konkret samvirke mellom landbaserte nødetater og maritime ressurser, som tema for vår oppgave. utfordringer knyttet til samordning og koordinering har vært tilbakevendende i flere av fagene i studiet, noe som gjør at vi synes dette både er interessant og aktuelt å se nærmere på. Vi mener også at det kan finnes en slags gråsoner i grensesnittet mellom land og sjø, og håper derfor at vår avhandling kan være med på å øke kunnskapen og komme med forslag til forbedringer på dette området.

Identifisering av gråsoner og uavklarte ansvarsforhold innenfor beredskapsfeltet er også noe som har vært forankret fra høyeste hold i forvaltningen:

«Riksrevisjonen mener Justisdepartementet i større grad burde ta initiativ til et systematisk arbeid for å identifisere gråsoner på tvers av departementsområder, og stiller spørsmål ved om det kan eksistere gråsoner eller uavklarte ansvarsforhold som ikke er avdekket. I Soria Moria-erklæringen sier regjeringen at den vil avklare og kartlegge beredskapsmessige gråsoner» (Det kongelige justis- og politidepartement, 2008, s. 17).

I Stortingsmelding 29, 2011-2012, *Samfunnssikkerhet*, ble samvirke mellom aktører som har en rolle i det nasjonale samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet løftet frem som en viktig forutsetning for å sikre best mulig utnyttelse av ressurser på tvers av sektorer (Det kongelige justis- og beredskapsdepartement, 2012). Dette i stor grad basert på hendelsene 22. juli 2011, hvor man i ettertid har måtte erkjenne at samvirke mellom aktørene ikke fungerte optimalt. I Gjørsv-kommisjonens rapport har det blitt blant annet blitt løftet frem eksempler på at dårlig eller manglende kommunikasjon mellom aksjonerende enheter førte til at man gikk glipp av muligheter underveis (NOU 2012:14, 2012).

Med bakgrunn i teorien vi har gjennomgått i studiet, samt informasjon hentet fra offentlige utredninger, rapporter og andre tilgjengelige kilder, ser vi at det finnes en del avhengigheter mellom de ulike beredskapsaktørene som bare kan håndteres gjennom godt samvirke. En god forståelse av samvirkebegrepet, samt hvilke elementer som må være på plass for å sikre et godt samvirke vil derfor være vesentlig for at dette skal fungere i praksis.

Metodisk har vi valgt å gjøre kvalitative undersøkelser, i form av intervjuer med nøkkelpersoner som var involvert i håndtering av en konkret hendelse, nemlig helikopterulykken ved Turøy i 2016. Utfra omtale i media, offentlige rapporter og andre

åpne kilder vurderte vi denne ulykken som representativ for hendelser hvor et godt samvirke mellom landbaserte og maritime ressurser må ha vært avgjørende for et optimalt resultat.

Våre funn kan indikere at nøkkelfaktorer knyttet til kompetanse, kommunikasjon, ansvar, samvirke og evaluering er avgjørende for en effektiv håndtering av hendelser av denne typen. De involverte partene må ha en god grunnkompetanse som også inkluderer god kjennskap til aktuelle samarbeidspartnere, som igjen legger til rette for god kommunikasjon og en klar forståelse av ansvarsforhold og rapporteringsveier som er avgjørende for å få til godt samvirke. For å slutte sirkelen må man også gjennomføre gode evalueringer og sikre erfaringstilbakeføring som igjen øker den totale kompetansen og evnen til å håndtere tilsvarende hendelser.

English abstract

We have chosen cooperation, and more specifically cooperation between land-based emergency services and maritime resources, as the topic of our thesis. Challenges associated with coordination is something that has been mentioned in several of the subjects in our field of study, which makes it both interesting and relevant to look into. We also believe that there may be some kind of gray area in the interface between land and sea, and therefore hope that our dissertation can help raise knowledge and make suggestions for improvements in this area.

Identification of gray areas and unclear responsibilities within the emergency response field is also something that has been rooted in the highest management teams:

"The Office of the Auditor General believes the Ministry of Justice should, to a greater extent, initiate a systematic effort to identify gray areas across ministries, and ask whether there may be gray areas or unclear responsibilities that has not been uncovered. In the Soria Moria Declaration, the government states that it will clarify and map out contingency gray areas" (Royal Ministry of Justice and Police, 2008, p. 17).

In report to the Parliament no. 29, 2011-2012, *Societal safety*, co-operation between agencies who have a role in national societal safety and emergency preparedness has emerged as an important prerequisite for ensuring the best possible use of resources across sectors (The Royal Ministry of Justice and Emergency Preparedness, 2012). This is largely based on the events of July 22, 2011, where we in retrospect had to admit that the cooperation between the involved parties did not work optimally.

In the Gjørsv Commission's report, examples have been highlighted that poor or lack of communication between operating units led to missed opportunities along the way (NOU 2012: 14, 2012).

Based on the theory we have undergone in our bachelor program, as well as information obtained from public inquiries, reports and other available sources, we see that there are some dependencies between the various emergency preparedness agencies that can only be handled through good cooperation. A good understanding of the concept of cooperation, as well as the elements that must be in place to ensure a good cooperation, will therefore be essential for this to work in practice.

Methodically, we have chosen to do qualitative surveys, in the form of interviews with key individuals involved in handling a specific accident, namely the Turøy helicopter accident in 2016. Based on media publications, public reports and other open sources, we considered this accident as representative of events where cooperation between land-based and maritime resources have been decisive for optimal results.

Our findings may indicate that key factors related to competence, communication, responsibility, cooperation and evaluation are crucial for the effective management of such events. The involved parties must have a good basic competence, which also includes a good knowledge of relevant partners, which in turn facilitate good communication and a clear understanding of accountability and reporting paths that are essential for good cooperation. To end the circle, one must also perform good evaluations and ensure experience recovery, which in turn increases the overall competence and ability to handle similar events.

Innholdsfortegnelse

NORSK SAMMENDRAG	3
ENGLISH ABSTRACT	5
INNHOLDSFORTEGNELSE	7
1. INNLEDNING	9
1.1 PROBLEMSTILLING	10
1.2 AVGRENSNING	11
1.3 ULYKKEN	11
2. TEORI	13
2.1 KOMPETANSE	13
2.2 KOMMUNIKASJON	14
2.3 SAMVIRKE	15
2.4 ANSVARFORHOLD	16
2.4.1 <i>Nasjonalt regelverk</i>	17
2.4.2 <i>Internasjonalt regelverk</i>	19
2.5 EVALUERING	20
3. METODE	22
3.1 VALG AV METODE OG DESIGN	22
3.2 UTVALG	23
3.3 DATAINNSAMLINGSMETODE	24
3.4 OVERFØRINGSVERDI, OPERASJONALISERING OG RELIABILITET	25
3.5 LITTERATURSØK	27
3.6 METODEKRITIKK	28
3.7 ETISKE RETNINGSLINJER	29

4.	ANALYSE OG RESULTATER	31
4.1	ANALYSE OG KJERNEKATEGORIER	31
4.2	KOMPETANSE	31
4.3	KOMMUNIKASJON	32
4.4	SAMVIRKE	34
4.5	ANSVARSFORHOLD	35
4.6	EVALUERING	35
5.	DRØFTING	38
5.1	KOMPETANSE	38
5.2	KOMMUNIKASJON	39
5.3	SAMVIRKE	41
5.4	ANSVARSFORHOLD	42
5.5	EVALUERING	44
6.	KONKLUSJON	47
7.	REFERANSER	50
8.	VEDLEGG	55
8.1	BEGREPER OG FORKORTELSER	55

1. Innledning

Norge har en langstrakt kyst med mye spesiell og til dels vanskelig tilgjengelig natur, noe som kombinert med dårlige værforhold kan gi store utfordringer dersom det skjer alvorlige hendelser. Det er derfor viktig at man agerer hurtig og effektivt, og utnytter alle tilgjengelige ressurser for å kunne håndtere slike situasjoner på en mest mulig optimal måte.

De tre nasjonale prinsippene om ansvar, likhet og nærhet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap ble første gang introdusert i forbindelse med stortingsmelding nr. 27, *Samfunnssikkerhet – veien til et mindre sårbart samfunn* (Det kongelige justis- og politidepartement, 2002, s. 4). Disse prinsippene handler at den som har *ansvaret* i en normalsituasjon også skal ha et *ansvar* ved en ekstraordinær hendelse, at den organisasjonen man opererer med til daglig skal være mest mulig *lik* den man har ved en krise og at en krise skal håndteres så *nært* på der den skjer, altså på et lavest mulig nivå. 10 år senere ble det fjerde prinsippet om *samvirke* lagt til, som stiller krav til at en «*myndighet, virksomhet eller etat har et selvstendig ansvar for å sikre et best mulig samvirke med relevante aktører og virksomheter i arbeidet med forebygging, beredskap og krisehåndtering*» (Det kongelige justis- og beredskapsdepartement, 2012, s. 39).

I bachelorstudiet har vi gjennom de ulike fagene, emnene og eksemplene som har blitt benyttet i undervisningen sett at mangel på etterlevelse av prinsippene for beredskap og krisehåndtering i flere tilfeller har ført til utfordringer knyttet til håndtering av kritiske situasjoner. Spesielt har vi sett at utfordringer knyttet til samordning og samhandling har blitt påpekt som tilbakevendende problem, både i pensumlitteraturen og i ulike rapporter og utredninger, som for eksempel NOU 2012:14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen.

For redningstjenesten ble prinsippet om samvirke, eller samordning, lansert allerede tidlig på 60-tallet da det såkalte «Redningsutvalget» la frem St. meld. 86 (1961-62) om Samordning av redningstjenesten (Justis- og politidepartementet, 1962). Da den første Organisasjonsplan for redningstjenesten ble fastsatt ved kongelig resolusjon i juli 1980 ble samvirke inntatt som et førende begrep for hvordan tjenesten skulle utøves (Justis- og politidepartementet, 1980).

Redningstjenesten har i tillegg til samvirke og ansvar også prinsippene om integrering, altså at den skal omfatte alle typer redningsaksjoner, både på land, sjø og i luft, samt koordineringsprinsippet som innebærer at tjenesten koordineres i forberedelser og innsats

gjennom hovedredningsentralene og de underlagte lokale redningsentralene (Organisasjonsplan for redningstjenesten, 2015).

1.1 Problemstilling

Siden samvirke i seg selv har fått mye fokus i studiet, og siden noen av medlemmene i gruppa representerer ulike beredskapsaktører, synes vi en problemstilling knyttet til samvirke både er interessant rent faglig sett, samtidig som vi opplever det som relevant opp mot egen arbeidshverdag.

I gruppen har vi representanter fra både landbaserte og maritime beredskapsaktører, noe som har vært med på å lande den endelige problemstillingen for oppgaven som ble: *«Hvordan fungerer samvirke mellom landbaserte nødetater og maritime ressurser ved ulykker i umiddelbar nærhet til land?»*

Med underoverskriften:

«Et kvalitativt blikk på redningsarbeidet etter helikopterulykken ved Turøy»

Fra egen praksis og tilbakemeldinger fra kolleger og andre kilder innenfor nødetater og redningstjeneste, mener vi at det kan være holdepunkter for å hevde at det finnes en slags gråsoner når det gjelder håndteringen av hendelser i grensesnittet mellom land og sjø. Dette kan også knyttes til skillet mellom hva som defineres som redningstjeneste, og hva som tilligger ordinære oppgaver for de ulike aktørene.

Det vi ønsker å undersøke er hvordan styring og samvirke foregikk under denne konkrete hendelsen, hvem som «eide» ulykken og således burde ha styring på håndteringen og hvordan den opplevde følelsen av styring var blant innsatsaktørene.

Ved å intervjuer personer som vi har identifisert som nøkkelinformanter i forbindelse med håndteringen av den aktuelle hendelsen ønsker vi å få belyst dette i forhold til den aktuelle hendelsen, men forhåpentligvis også komme frem til resultater som vil kunne ha gyldighet ved tilsvarende hendelser andre steder, og/eller danne grunnlag for videre forskning.

1.2 Avgrensning

Siden samvirke er et temmelig omfattende tema, har vår første avgrensning vært å fokusere oppgaven på samvirke mellom landbaserte nødetater og maritime ressurser. Selv om samvirke ved store hendelser foregår på flere nivåer har vi også valgt å avgrense til det som foregår på taktisk nivå, altså på selve skadestedet, men for å oppnå tilstrekkelig forståelse for bakgrunnen for noen av de taktiske aspektene har vi allikevel valgt å se på de overordnede føringene.

Med den begrensende tiden vi har hatt til rådighet har vi valgt å begrense ytterligere ved å konsentrere oss om undersøkelser knyttet til en spesifikk hendelse, nemlig helikopterulykken ved Turøy, 29. april 2016. Vi mener allikevel at noen av funnene kan være representable for resten av landet, da mange av aktørene er nasjonale, og den formelle bakgrunnen er ganske lik hos de ulike aktørene uavhengig av geografi. En mer dyptgående undersøkelse for å få et representativt utvalg (kvantitativt) for resten av landet ville krevet mer tid og ressurser enn vi hadde tilgjengelig.

1.3 Ulykken

Et helikopter av typen Airbus EC225 LP som fraktet nordsjøarbeidere på vei fra Gullfaks B, styrtet uten forvarsel like før kl 12 fredag 29. april 2016 ved (Store) Skitholmen i Øygarden kommune i Hordaland. Noe av helikopteret ble liggende på selve holmen, mens de største delene skled videre ut i vannet og ble liggende på 8-9 meters dyp. Samtlige om bord, 2 piloter og 11 passasjerer, omkom i ulykken som inntraff rundt 13 minutter før helikopteret etter planen skulle lande på Flesland flyplass i Bergen. Geografisk ligger ulykkesstedet like ved Turøy i Fjell kommune, og den omtales derfor gjerne som Turøy-ulykken. (Statens havarikommisjon for Transport, 2017) (Saure, et al., 2016).

Tidslinje:

11:55 Politiet mottar første varsel fra vitner

11:55 Tårnet på Gullfaks B melder til plattformsjef: «Har mistet kontakt med helikopteret»

11:59 Politiet og lufttrafikkjenesten varsler HRS Sør

12:02 Mayday relay sendes fra Rogaland Radio

12:04 LRS bekrefter til HRS at alle nødetater er på vei

12:30 ILKO etablert på land

12:32 Redningsskøyta KG Jebsen på stedet som On-Scene-Coordinator (OSC) på sjøen.

13:15 KNM Otto Sverdrup tar over som OSC
(Saure, et al., 2016) (HRS, 2017)

2. Teori

2.1 Kompetanse

Kompetanse er et begrep som brukes i mange sammenhenger, både i dagligtale og for eksempel i formell juridisk/medisinsk terminologi, og det kan derfor ha ulik betydning utfra den konteksten det brukes i.

Vår forståelse av begrepet kompetanse er at det handler om noe mer enn bare kunnskaper og ferdigheter. Martinsen sier noe forenklet at kompetanse handler om «*folks handlingspotensiale i forhold til de kravene som arbeidsoppgavene stiller*» (Martinsen, 2009, s. 210).

En mer utvidet definisjon, som vi også føler passer godt med vår forståelse og bruken av begrepet i denne oppgaven, finner vi i Linda Lai sin bok Strategisk kompetansestyring. Lai sier at kompetanse handler om en persons «*samlede kunnskaper, ferdigheter, evner og holdninger som gjør det mulig å utføre aktuelle funksjoner og oppgaver i tråd med definerte krav og mål*» (Lai, 2004, s. 34), noe som også støttes av Eriksen, 2011.

Det at man knytter kompetansebegrepet til en persons samlede ressurser, gjør at det ikke nødvendigvis bare er formell bakgrunn som for eksempel utdanning og opplæring innenfor eget fagfelt som tilsier om personen er i stand til å løse utfordringer man blir stilt overfor. At man også knytter inn holdninger vil si at en person som har en positivistisk tilnærming til egen jobb og ansvarsområde vil ha bedre forutsetninger for å tilegne seg kompetanse enn en som bare ser på jobben som et nødvendig onde for å skaffe seg inntekt.

Kompetanse kan derfor sies å være noe som er ervervet gjennom blant annet tidligere arbeidsforhold, via fritidsaktiviteter, gjennom utdanning og opplæring som er spesifikk/ikke spesifikk for nåværende stilling og ikke minst gjennom erfaring fra nåværende stilling og funksjon, både fra reelle hendelser og trening og øvelse.

Ifølge Weisæth & Kjeserud, 2007, handler trening om å øve inn rutiner (ferdigheter), mens en øvelse handler om å bli stilt overfor en ukjent situasjon hvor disse ferdighetene samlet sett blir satt på prøve. Trening foregår gjerne i mindre målestokk, har færre deltagere, og momenter kan repeteres. Øvelser er mer komplekse, gjerne med flere virksomheter i samvirke og med sterkere fokus på helheten (Politidirektoratet, 2011).

2.2 Kommunikasjon

Kommunikasjon kommer av latinsk *communicare* som betyr å «gjøre felles» (Helstrup, 2017). Ofte beskrives kommunikasjon som en prosess hvor formålet er å overføre informasjon (budskap) mellom en person/gruppe/organisasjon (sender) og en annen (mottaker), på en måte som gjør at mottakeren får en viss forståelse av budskapet (Kaufmann & Kaufmann, 2009). I en slik forståelse av informasjon overfører man altså ikke bare informasjon, men også mening.

Sistnevnte er selvfølgelig viktig i alle former for kommunikasjon, men er helt avgjørende i kritiske situasjoner hvor man ikke har tid eller mulighet til å avklare misforståelser eller feiltolkninger av innhold og mening i et budskap.

Den enkleste modellen for informasjonsoverføring er sender -> kanal -> mottaker, som ikke gir så mye rom for feilkildeanalyse, mens fordelen med å fremstille kommunikasjon i faser, eller som en mer utvidet prosess er at vi på en oversiktlig måte kan avdekke utfordringer og muligheter knyttet til informasjonsutvekslingen (Kaufmann & Kaufmann, 2009).

En mer utvidet modell tar også høyde for avsenderens *innkoding* av budskapet, valg av *kanal*, mottagerens *avkoding* av budskapet, samt mottagerens tilbakemelding på det initiale budskapet via sin innkoding, valg av kanal og avkodingen hos den opprinnelige senderen (Kaufmann & Kaufmann, 2009).

Jacobsen & Thorsvik, 2013, skriver at for å lykkes med kommunikasjonsprosessen må det anvendes et språk som både sender og mottaker behersker og forstår og klarer å få en felles mening ut av (innkoding/avkoding), det må benyttes en kanal som begge parter er kjent med og benytter (har tilgang til) samt som er effektiv i den aktuelle konteksten.

En må altså kunne kommunisere tilstrekkelig til at budskapet blir korrekt oppfattet, men ikke for mye slik at det drukner i mengden. Man må unngå «stammespråk» og tvetydige begreper og forkortelser, samtidig som man velger en hensiktsmessig kanal til det aktuelle formålet. Radio er ofte enkelt og kjapt når man skal nå mange, mens telefon er mer hensiktsmessig hvis man skal kommunisere sensitiv informasjon. E-post (eller andre skriftlige kanaler) egner seg godt for overføring av større mengder informasjon, samtidig som det ikke er egnet til tidskritisk informasjon når mottaker ikke er klar over at den kommer, ref 22. juli (NOU 2012:14, 2012).

Tilbakemeldingsfasen er også en viktig del av kommunikasjonsprosessen. Det er i denne fasen avsender har mulighet til å korrigere eventuelle misforståelser eller feiltolkning i mottagerens oppfattelse av budskapet (Kaufmann & Kaufmann, 2009). I beredskapssammenhenger og organisasjoner med høy grad av avhengighet benytter man seg ofte av det som kalles bekreftende kommunikasjon, eller «closed-loop-kommunikasjon», som sammen med et klart, tydelig og enkelt språk er med på å optimalisere kommunikasjonsprosessen (Lunde, 2014).

Måten denne type kommunikasjon fungerer på er at mottaker leser sin forståelse av budskapet tilbake til avsender, som da kan bekrefte at det er korrekt mottatt og forstått, eller som da kan korrigere slik at begge sitter med den samme forståelsen (Lunde, 2014).

2.3 Samvirke

Selv om det er skrevet mye *om* samvirke, og *betydningen* av samvirke i litteraturen, har det vært utfordrende å finne noen fullgod definisjon på begrepet samvirke. Den enkleste forståelsen av begrepet handler om at alle, både offentlige, frivillige og private, ressurser som *kan bidra skal bidra* (Det kongelige justis- og politidepartement, 2008).

I sin bok skriver Berlin og Carlström at samvirke dreier seg om å «*att verka tilsammans för et visst mål eller syfte*» (Berlin & Carlström, 2011, s. 12), noe vi kjenner igjen fra teorien om samhandling i team. Om team skriver Eriksen at oppgaver som overgår den enkeltes kapasitet må løses av flere sammen, noe som vil kunne gjøre oppgaveløsningen raskere, samtidig som det å samarbeide med andre er «*et viktig verktøy for å mestre sammensatte og komplekse problemstillinger på en effektiv og trygg måte*» (Eriksen, 2011, s. 9).

Hammervold drar det enda litt videre og sier at samvirke handler om «*at beredskapsaktørene i beredskapsnettverket standardiserer, planlegger og tilpasser sine verdiskapende aktiviteter knyttet til fremføring (og tilbakeføring) av beredskapsressurser og skadebegrensning på skadestedet*» (Hammervold, 2014, s. 51).

I Organisasjonsplan for redningstjenesten benyttes begrepet samvirkepartnere om «*offentlige organer, frivillige organisasjoner og private virksomheter og personer som kan bidra med kompetanse, personell, materiell og/eller infrastruktur under redningsaksjoner*» (Organisasjonsplan for redningstjenesten, 2015, 2017).

Et eksempel på at begrepet samvirke kan være noe diffust og svevende finner vi også i en masteroppgave fra Universitetet i Tromsø, hvor en gruppe informanter som representerte alle tre nødetatene fortalte at de visste hva samvirke handlet om, men hadde problemer med å kunne gi en presis beskrivelse av det (Aslaksrud, 2015). Forfatteren hadde i forbindelse med denne oppgaven også gjort et omfattende dokumentstudie av NOUer, stortingsmeldinger og andre offentlige publikasjoner, og hans funn samsvarer ganske godt med det vi har observert, nemlig at det liten grad finnes noen utdypende definisjoner på hva samvirke er eller hva man forventer at det skal bidra til (Aslaksrud, 2015).

En faggruppe nedsatt i forbindelse med utredning av muligheter for etablering av nasjonalt beredskapssenter på den tidligere militære flyplassen på Rygge har funnet en definisjon som vi mener er ganske dekkende for vår forståelse og bruk av begrepet samvirke:

«Den interaksjon som skjer mellom to eller flere aktører i den hensikt å samordne sine virksomheter og at samordning av virksomheter innebærer at disse koordineres for å oppnå felles mål. (..) Samvirke er den metoden som velges når de aktørene som skal samordnes er selvstendige i forhold til hverandre og ingen part derfor har beslutningsrett overfor den andre» (Holtan, et al., 2015).

Denne forståelsen av samvirke åpner også for en forståelse av ulike former for samvirke. Berlin & Carlström skriver i sin bok om tre nivåer for samvirke, sekvensielt, parallelt og synkront (Berlin & Carlström, 2011). I sekvensielt samvirke må den første gjøre sin del før de neste kan gjøre sin, mens i parallelt samvirke utfører man oppgavene samtidig og uavhengig av hverandre. På det høyeste nivået jobber man samtidig, sammen med hverandre, utfyller hverandre og bidrar til å løse hverandres oppgaver.

2.4 Ansvarsforhold

Som tidligere nevnt er også *ansvar* et av de overordnede prinsippene innenfor beredskapsplanlegging og krisehåndtering. En utfordring med ansvarsprinsippet er at mange situasjoner går på tvers av etats-, organisasjons- og profesjonsgrenser, og derfor ikke kan håndteres innenfor disse avgrensningene (Fimreite, Lango, Lægreid, & Rykkja, 2014).

Fimreite mfl. mener også at prinsippet om samvirke kan havne i skyggen av problemstillinger knyttet til ansvar, fordi det konstitusjonelle aspektet rundt ansvar står mye sterkere enn ønske og vilje til å samvirke.

Forfatterne peker også på det finnes en rekke *ansvarsrelasjoner*, som for eksempel hvem man er ansvarlig overfor, hvem som stilles til ansvar og hva man blir ansvarlig for. For å få en forståelse av ansvarsforholdene i vår kontekst er det fornuftig å se på hvordan dette er forankret hos de ulike aktørene.

2.4.1 Nasjonalt regelverk

I henhold til Organisasjonsplan for redningstjenesten defineres redningstjeneste som «*offentlig organisert øyeblikkelig innsats for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivaretatt av særskilt opprettede organer eller ved særskilte tiltak*» (Organisasjonsplan for redningstjenesten, 2015).

Redningstjenesten er som nevnt innledningsvis en integrert tjeneste for land-, sjø- og luftredningsaksjoner, som administrativt er underlagt Justis- og beredskapsdepartementet og ledes av de to Hovedredningssentralene. Hovedredningssentralene leder og koordinerer sjø- og luftredningsaksjoner, enten direkte eller gjennom oppdrag til de underlagte lokale redningssentralene, mens de lokale redningssentralene normalt leder og koordinerer landredningsaksjoner. De lokale redningssentralene er underordnet hovedredningssentralene, som om nødvendig også kan overta hele aksjonen fra den lokale sentralen (Instruks for redningstjenesten, 2013), (Organisasjonsplan for redningstjenesten, 2015).

For politiet er det Lov om politiet som er førende for deres ansvar, og i lovens §27 heter det at «*det tilligger politiet å iverksette og organisere redningsinnsats der menneskers liv og helse er truet, hvis ikke annen myndighet er pålagt ansvaret*» samt at «*i ulykkes- og katastrofesituasjoner tilligger det politiet å iverksette de tiltak som er nødvendige for å avverge fare og begrense skade. Inntil ansvaret blir overtatt av annen myndighet, skal politiet organisere og koordinere hjelpeinnsatsen.*» (Politi-loven, 2017).

Alminnelig tjenesteinstruks for politiet, §12-2, slår fast politiets plikter til å sette i verk, lede og organisere redningsaksjoner, redning av person som er skadet eller står i fare for å bli skadet samt sokning ved drukningsulykker (Tjenesteinstruks for politiet, 2015).

I praksis kan dette tolkes som at det normalt vil være Hovedredningsssentralene som leder alle sjø- og luftredningsoppdrag, mens landredningsoppdrag normalt koordineres av de lokale redningsssentralene. Det er imidlertid ikke definert noe sted i det nasjonale regelverket hva som inngår i begrepene land-, sjø- og luftredningsaksjoner, og samtidig er politiets ansvar og plikter svært vidt definert ved ulike nødssituasjoner.

Brannvesenets innsats reguleres av Brann- og eksplosjonsvernsloven §11 og §12, som slår fast at brannvesenet skal være innsatsstyrke ved brann og andre akutte ulykker samt etter anmodning yte innsats ved brann og ulykker i sjøområder innenfor eller utenfor norsk territorialgrense, og at leder/innsatsleder for brannvesenet er skadestedsleder og er ansvarlig for orden inntil politiet kommer til stedet (Brann- og eksplosjonsvernsloven, 2002).

For helsevesenet er det Spesialisthelsetjenesteloven §2-1a som slår fast at de regionale helseforetakene skal sørge for at alle som bor eller oppholder seg i regionen skal tilbys akuttmedisinsk beredskap og tilgang på medisinsk nødmeldetjeneste og ambulansetjeneste via bil, båt eller luft (Spesialisthelsetjenesteloven, 1999). Helse- og omsorgstjenesteloven stiller i §3-2 tilsvarende krav til kommunens ansvar for hjelp ved ulykker og andre akutte situasjoner, herunder krav til å ha leger i vakt hele døgnet (Helse- og omsorgstjenesteloven, 2011).

I tillegg beskriver Akuttmedisinforskriften §10 at ambulansetjenesten (bil/båt/luft) skal ha *«beredskap for å kunne dekke behovet for ambulansetjenester ved større ulykker og kriser innenfor egen helseregion og på tvers av regions- eller landegrensene (..) og delta i enkle søk og redningsoperasjoner»* (Akuttmedisinforskriften, 2015).

Forsvarets bistand til redningstjenesten hjemles både gjennom organisasjonsplan for redningstjenesten, og gjennom den såkalte bistandsinstruksen. I instruksens §3 heter det *«Med bistand menes enhver form for støtte i form av personell og/eller materiell.*

Med akutte samfunnssikkerhetsbehov menes behov for å ivareta befolkningens liv og helse eller behov for å avverge eller begrense omfattende skade på eiendom eller materielle verdier, ved ekstraordinære utilsiktede og tilsiktede hendelser som oppstår plutselig og uventet og som krever en rask respons/håndtering, og som ikke kan forutses og dermed håndteres/kontrolleres gjennom forhåndsplanlagt beredskap eller andre forberedelsestiltak».

I bistandsinstruksen §7 er det også angitt at «(..) Forsvaret og politiet skal jevnlig gjennomføre øvelser for å trene aktuelle bistandssituasjoner».

For Kystvakten defineres ansvaret særskilt gjennom kystvaktlovens §14, som pålegger dem å delta i søk og redning ved faresituasjoner og ulykker til sjøs, samt at de skal yte bistand til personer som er akutt syk eller skadd eller på andre måter er i nød (Kystvaktloven, 2015).

For de maritime ressursene er det Lov om sjøfartens §135 som gir de overordnede føringene: «I den utstrekning det kan skje uten særlig fare for skipet eller dets ombordværende, plikter skipsføreren å yte all mulig og nødvendig hjelp til enhver som befinner seg i havsnød eller trues av fare til sjøs». (Sjøloven, 1994).

Alle norske lasteskip (og fritidsfartøy med største lengde over 24 meter) samt innenriks og utenriks passasjerfartøy og flyttbare offshoreinnretninger, plikter også å ha nødvendig maritimt radioutstyr i henhold til fartsområde, og er pålagt kontinuerlig vakthold på alle relevante maritime nød- og sikkerhetsfrekvenser (Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip, 1999) (Radiokommunikasjonsforskriften, 2014).

2.4.2 Internasjonalt regelverk

I tillegg til Organisasjonsplan for redningstjenesten er sjø- og luftredningstjenesten regulert gjennom internasjonale avtaler, hvor de viktigste er SAR-konvensjonen og ICAO-konvensjonens vedlegg 12 Search and Rescue (Instruks for redningstjenesten, 2013).

Det finnes også noen bi- og multilaterale avtaler om bistand mellom for eksempel våre naboland, eller i Skandinavia osv, som ikke er relevante for vår tematikk (Instruks for redningstjenesten, 2013).

SAR-konvensjonen ble signert av Norge i 1981, og omhandler krav etablering av nasjonal redningstjeneste, etablering av HRS og LRS, krav til redningsenheter og kommunikasjon og gir føringer for utvelgelse av On-Scene-Coordinator (SAR-Convention, 2006).

Det er i utgangspunktet redningsleder ved Hovedredningssentralen som utpeker OSC, men enheter på stedet kan også bli enige om seg i mellom hvem som tar denne oppgaven. Normalt sett er det første redningsenhet som ankommer som ivaretar funksjonen, men ett hvert kommersielt skip eller luftfartøy kan i teorien bli satt til denne oppgaven.

When two or more SAR units are working together on the same mission, there is sometimes an advantage if one person is assigned to coordinate the activities of all participating units. The SMC designates the OSC, who may be the person in charge of a SRU, ship or aircraft participating in a search, or someone at another nearby facility in a position to handle OSC duties.

When deciding how much responsibility to delegate to the OSC, the SMC normally considers the endurance, communication, and personnel capabilities of the facilities involved.

IAMSAR, 2016, Vol III

IAMSAR-manualen er en publikasjon i tre bind utgitt av ICAO og IMO i fellesskap, basert på SAR-konvensjonen og ICAO-konvensjonen, og som gir mer detaljerte føringer for hvordan søk og redningsoperasjoner skal organiseres. Bind I dekker organisering på internasjonalt, regionalt og nasjonalt nivå, bind II dekker koordinering av aksjoner og øvelser (for redningssentralene) og bind III dekker den praktiske utøvelsen av tjenesten og skal være tilgjengelig om bord på alle kommersielle skip og luftfartøy (IAMSAR, 2016).

SOLAS er den internasjonale hjemmelen til Sjølovens §135 om plikten til å bistå nødstedte til sjøs, samt krav til radiokommunikasjonsutstyr og vakthold på aktuelle nød- og sikkerhetsfrekvenser. Konvensjonen ble signert av Norge første gang i 1929 (SOLAS, 2014).

2.5 Evaluering

En evaluering er en systematisk gjennomgang av respons og håndtering av en situasjon, fra første melding ble gitt til situasjonen var avklart (Lunde, 2014). Både når det trenes, øves og man håndterer reelle hendelser bør det gjøres en evaluering i etterkant for å se etter forbedringspunkter og læringspotensiale fra hendelsen.

Det finnes ulike former for evaluering som kan gjøres på ulike nivåer og tidspunkt, avhengig av størrelse/omfang på hendelsen og omstendighetene rundt. Den enkleste formen er det vi kaller «*hot wash up*» (Lunde, 2014), hvor bare de enhetene som har vært direkte involvert snakker seg gjennom hendelsen umiddelbart etterpå. Dette kan enten være på mindre hendelser, eller som en intern forberedelse til mer omfattende evaluering ved større hendelser.

I gitte tilfeller vil det også kunne være fordelaktig å utnytte det som oversatt fra svensk kan kalles «nedtrappingsfasen» av en hendelse (Berlin & Carlstöm, 2011), altså når man har kontroll på situasjonen og har tilstrekkelig eller overskudd på personell, til å dokumentere avvik, erfaringer og forbedringsforslag som kan ha verdi ved senere anledninger.

Uansett omfang av eller måten en evaluering blir foretatt på må formålet være at man skal lære av det som har blitt gjort, slik at man ikke gjør samme feil ved en senere anledning. For at slik læring skal gjøres effektivt bør evalueringsfunnene dokumenteres (Lunde, 2014) og settes i et system (Løvik, 2010) for at også andre enn de som var direkte involvert kan ha nytte av erfaringene. I praksis viser det seg dessverre at erfaringsoverføringen mellom involverte parter er begrenset, og at hierarkiske styrings- og samordningsformer er mangelfulle i en flernivåsammenheng (Fimreite, Lango, Lægreid, & Rykkja, 2014).

Både ved trening/øvelse og ved reelle hendelser er det en fare for at det bare er de som tilfeldigvis var på vakt denne dagen, eller var påmeldt som deltager på den aktuelle øvelsen som mottar kunnskapen, gjør sine erfaringer og på denne måten utvider sin kompetanse på dette konkrete feltet (Johnsen & Eid, 2006).

Dette støttes også av krisepsykiater Lars Weisæth som sier at den enkeltfaktoren som bidrar sterkest til å utforme adferd i kritiske situasjoner er høy kompetanse, altså utdanning, øvelse, erfaringsoverføring og ikke minst egne erfaringer fra lignende situasjoner (Weisæth, 1986).

3. Metode

I det følgende kapitlet redegjør vi for oppgavens metodiske sider; valg av metode og kritikk av denne, forskningsdesign, samt utvalg- og utvalgsstrategi og datainnsamling, utforming av intervjuguide, validitet og reliabilitet, analyseprosessen, metodekritikk, artikkelsøk og etiske betraktninger. Vi vil gå gjennom forskningsprosessen og presentere analyse av foretatte intervjuer. Dette for å vise hvordan vi har kommet frem til våre resultater som kan belyse vår problemstilling; Hvordan fungerer samvirke mellom nødetater og maritime redningsressurser ved ulykker i umiddelbar nærhet til land? Et kvalitativt blikk på redningsarbeidet etter helikopterulykken ved Turøy.

3.1 Valg av metode og design

I følge Johannessen, Tuft & Christoffersen (2015) er kvalitativ metode spesielt godt egnet til å undersøke og forstå lite kjente fenomener mer grundig. Den forholder seg til tekst, lyd og bilder, og vektlegger fortolkning av innsamlet data. Det er problemstillingen som bestemmer fremgangsmåte, og i vårt tilfelle kommer det klart frem av problemstillingen at metoden vil være av kvalitativ karakter da formålet er å forstå hvordan de involverte i redningsarbeidet ved Turøy-ulykken oppfattet situasjonen de stod oppi og aspekter ved redningsarbeidet som ble utført. Dette bringer oss inn på valg av design.

Grounded theory

Ved det kvalitative designet Grounded Theory vil man forsøke å utforme nye teorier i lys av data (Johannessen et al. 2015). Designet er altså induktiv og eksplorerende ved at den trekker slutninger fra det spesielle til det mer generelle. Designet legger føringen for hvordan man skal gå frem i forskningsprosessen med tanke på forberedelser, datainnsamling, dataanalyse og rapportering. Bakgrunnen for designvalg vil, i likhet med metodevalg, ligge i problemstillingen.

3.2 Utvalg

”Det som kjennetegner kvalitative metoder, er at vi forsøker å få så mye informasjon om et begrenset antall personer” (Johannessen, Tufte & Christoffersen 2015). Det er disse personene som betegnes som informanter.

Utvalgsstørrelse

Det kan være utfordrende å på forhånd vite hvor mange informanter man trenger for å få svar på sin problemstilling. I følge Johannesen (et al. 2015) kan man fortsette til man når et metningspunkt hvor man ikke lenger får noen ny informasjon og at det dermed ikke lenger foreligger noen hensikt i å intervju flere. Johannessen (et al. 2015) sier videre at det eksisterer en uskrevet regel om at det er vanlig med 10-15 informanter i mindre prosjekter. I grounded theory kan ikke forskeren på forhånd planlegge hvilke eller hvor mange informanter som skal intervjues. Man søker å få en best mulig forståelse av fenomenet/hendelsen og dernest ende opp med en teoretisk utledning. Her vil man gi seg med intervjuer når det ikke lenger fremkommer noen ny informasjon. I denne oppgaven har vi intervjuet seks sentrale personer med ulike oppgaver i redningsarbeidet ved Turøy-ulykken. Antall informanter var i utgangspunktet begrenset til 10 personer på grunn av tidsaspektet, men vi opplevde å innhente lik informasjon tidlig og valgte derfor å avslutte intervjuene da vi nådde fire informanter. På dette tidspunktet hadde vi også intervjuet alle informanter som vi mener satt med de mest sentrale og relevante rollene.

Utvalgsstrategi og rekruttering

I kvalitative undersøkelser vil utvelgelsen foregå strategisk, det vil si at det på forhånd tas stilling til hvilken målgruppe som må delta for å få samlet inn nødvendige data (Johannessen, Tufte & Christoffersen 2015). Grounded theory baserer seg på en teoribasert utvelgelse av informanter. Forskeren velger ut en hendelse, tidsperioder eller mennesker knyttet til en teori. I vårt tilfelle var vi svært interessert i å snakke med nøkkelpersoner som var involvert i redningsarbeidet ved Turøy-ulykken. Vi har her startet med å velge ut en sentral nøkkelinformant og funnet neste informant etter at vi har gjort oss ferdig med den første. På denne måten kan vi få bekreftet eller avkreftet informasjon som fremkommer av de ulike intervjuene. Denne teoristyrte utvelgelsen av informanter har som mål å fylle opp de teoretiske kategoriene som forskeren har identifisert, teste ut og utvide den utledende teorien.

Presentasjon av informanter

Informant I	Innsatsleder politi
Informant II	Skipssjef fregatt
Informant III	Skipssjef kystvaktfartøy
Informant IV	Overstyrmann redningsskøyte

3.3 Datainnsamlingsmetode

Kvalitativ metode baserer seg som nevnt ovenfor på tekst, lyd og/eller bilder. Disse dataene samles som oftest inn via observasjon eller intervjuer, men kan også finnes i skrevne dokumenter og lyd- og bildemateriale (Johannessen et al. 2015). Vårt datamateriale er samlet inn via intervjuer telefonisk. Intervju er en hensiktsmessig datainnsamlingsmetode vår forskning ettersom vi er ute etter informantens erfaringer og oppfatninger, og ettersom vi ønsket i variert grad å tilpasse spørsmål til hver enkelt informant da hver enkelt informant hadde en unik rolle i redningsarbeidet. Datainnsamlingen baserte seg på individuelle semistrukturerte intervjuer med en overordnet intervjuguide. Intervjuguiden inneholder et sett med forhåndsformulerte spørsmål som skulle gjennomgå i løpet av intervjuet. Dette gav rom fleksibilitet og tilpasning til den enkeltes rolle under redningsarbeidet, samtidig som vi kunne beholde essensen i oppgavens formål ettersom vi var flere intervjuere og ikke alle deltok på hvert intervju.

Intervjuguiden ble utformet som følgende;

- Innledning som omfattet en presentasjon av gruppen, informasjon om båndopptaker, anonymitet og rettigheter.
- Faktaspørsmål og introduksjonsspørsmål med enkle spørsmål for relasjonsbygging om informantens bakgrunn.
- Overgangsspørsmål hvor man etter hvert snevret seg inn på informantens arbeidsoppgaver og således rolle under ulykken.
- Nøkkelspørsmål på overordnet nivå hvor informanten svarte på generelle oppfatninger om rollefordelinger.

-
- Kompliserte spørsmål som direkte handlet om helikopterulykken ved Turøy. Spørsmålene tar utgangspunkt i nøkkelspørsmålene, hvorav disse to gruppene utgjorde hoveddelen i intervjuet.
 - Avslutning hvor informanten fikk mulighet til utdyping ved behov.

Gjennomføring av intervju

I forberedelsesfasen utarbeidet vi spørsmålene i intervjuguiden nøye i tråd med indikasjoner for samvirke, hvor vi har identifisert kommunikasjon, koordinering, samtrening og kjennskap til ressurser som sentrale faktorer. Innledningsvis ønsket vi å vite noe om informantens bakgrunn og erfaring. Deretter anså vi det som hensiktsmessig å se på få et innblikk hverdagen rundt informantens arbeidsoppgaver slik at vi lettere kunne danne oss et bilde over informantens daglige gjøremål og rolle, og hvorvidt vedkommende hadde tilsvarende rolle under redningsarbeidet i henhold til prinsippene for krisehåndtering og dermed kjent med rutiner i slik forbindelse. Deretter ønsket vi å danne oss et inntrykk av informantens kjennskap og oppfatninger i forhold til redningsarbeid og ressurser generelt og hvorvidt vedkommende hadde en oppfatning av ”gråsonesillet”. På grunnlag av disse spørsmålene ble så spesifikke spørsmål om Turøyulykken stilt for å belyse håndteringen og informantens inntrykk og erfaringer rundt håndteringen av denne.

Informantene fikk tilsendt en forespørsel på mail hvorpå intervjuguiden ble sendt ut i forkant av intervjuet for at informanten kunne få tid til å reflektere rundt spørsmålene. Deretter ble det avtalt tidspunkt for intervju. Intervjuene ble gjort telefonisk da informantene befant seg stort sett i Bergen eller på sjøen. Intervjuene ble tatt opp på mobiltelefon og deretter transkribert og analysert.

3.4 Overføringsverdi, operasjonalisering og reliabilitet

Operasjonalisering og nøkkelbegreper

Vi har identifisert følgende nøkkelbegreper i problemstillingen: ”Samvirke”, ”Nødetater” og ”Maritime redningsressurser”. I intervjuguiden stiller vi spørsmål som går ut på koordinering, samtrening, kommunikasjon på ulike nivåer og kjennskap til ulike ressurser. Dette mener vi

er gode indikatorer på samvirke. Samtidig er vi åpne for ny kunnskap i forhold til dette i henhold til grounded theory. Blant involvert personell har vi lagt til grunn at det eksisterer en god forståelse av hva ”nødetater” betyr. I intervjuene har vi allikevel hyppig brukt betegnelser som politi, brann og helse som indikatorer på nødetater. Med ”maritime redningsressurser” menes alle sjøgående ressurser som kan delta i redningsaksjoner. Vi har stilt spørsmål til informantene som omhandler både deltakende og ikke-deltakende fartøyer.

Validitet

Validitet handler om hvor godt relevant data representerer virkeligheten (Johannessen, Tufte & Christoffersen 2015). Problemstillingen og operasjonalisering av begrepene her la grunnlaget for vår undersøkelse. Videre har intervjuguiden med noen forhåndsformulerte spørsmål laget den videre løypen for innsamling av data. For å sikre god operasjonalisering av begrepene har vi nøye gjennomgått bruk av begreper i problemstillingen. I tillegg har vi i intervjuguiden søkt å stille spørsmål som vi mener kan være indikatorer som kan belyse vår problemstilling.

I tillegg er det hensiktsmessig å kommentere forskernes evne til subjektivitet. Det søkes å stille alle informanter direkte spørsmål om de finner ”gråsonen” reell og eventuelt problematikken rundt. Dette fordi vi ønsker et klart svar som ikke skal tolkes eller analyseres av forskerne. Forskernes bakgrunn innen nødetater og maritime ressurser, og dermed deres forutinntatthet er dermed forsøkt redusert. Samtidig vil vi også argumentere for at nettopp forskernes bakgrunn kan bidra til å belyse problemstillingen nøye grunnet vår teoretiske sensitivitet.

Reliabilitet

Reliabilitet vil si pålitelighet og dreier seg om hvilke data som brukes, hvordan de samles inn og hvordan de bearbeides (Johannessen, Tufte & Christoffersen 2015). Ved å nøye dokumentere og redegjøre for hvordan undersøkelsen er utført vil vi kunne styrke oppgavens pålitelighet.

Overførbarhet/generaliserbarhet

All forskning har som mål å trekke slutninger utover de umiddelbare opplysningene som samles inn (Johannessen, Tufte & Christoffersen 2015). I grounded theory ønsker man også å utarbeide ny teori i lys av data. I vår undersøkelse dreier dette seg om gråsoneproblematikken mellom sjø og land. På bakgrunn av at man opererer med felles nasjonal utdanning både for

nødetater og maritimt personell, at deler av innsatspersonellet opererer over hele landet og at en ressurs på ett sted vil være utstyrt med det samme som tilsvarende ressurs på et annet sted, har vi som mål å gjøre resultatene nasjonalt overførbare. Vi snakker her om å overføre kunnskap og således utlede teori om gråsoneproblematikken langs Norges langstrakte kyst.

3.5 Litteratursøk

Kjedesøk handler om å bruke anerkjente primærkilder som for eksempel pensumlitteratur eller offentlige publikasjoner som opphav til sekundærkilder som deretter leder til nye kilder eller søkebegreper (Rienecker, Jørgensen, & Skov, 2014). I det systematiske søket henter man søkebegrepene fra problemstilling eller nøkkelbegreper i oppgaven, og kan bruke både anerkjente databaser og åpent tilgjengelige kilder (Rienecker, Jørgensen, & Skov, 2014).

I forbindelse med litteratursøket til denne oppgaven har vi benyttet både kjedesøk med utgangspunkt i pensumlitteratur og aktuelt lov- og regelverk samt systematisk søk via databasene tilgjengelig gjennom Høgskolen i Hedmark sitt bibliotek og åpent Google-søk.

Siden vårt forskningsdesign tar utgangspunkt i Grounded Theory, har vi tatt utgangspunkt i at vi først under eller etter analysen av våre egne data skulle trekke inn eksisterende teori og forskning for å finne likheter/ulikheter (Johanessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). Søkingen har derfor bare foregått under den siste delen av arbeidet med oppgaven.

Faktaopplysninger om de ulike aktørene har vi hovedsakelig innhentet fra de respektive hjemmesidene til justisdepartementet, politidirektoratet, direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, hovedredningssentralene, Redningsselskapet og Forsvaret. Der har vi funnet relevante beskrivelser av oppgaver, kapasiteter og aktuell statistikk og tallmateriale, og vi har identifisert lover og forskrifter som er relevant for den respektive aktøren. Som primærkilde til lover og regelverk har vi benyttet Lovdata Pro, tilgjengelig via Høgskolen.

Det systematiske søket har vi hovedsakelig basert på søkebegrepene «samvirke», «nødetat», «skadested», «redningstjeneste», «maritim nød», «sjøulykke» og «sjøredning», samt ulike kombinasjoner og sammensetninger av disse søkebegrepene. Samvirke var det som kom opp med desidert flest treff, men er også det begrepet som har flest betydninger utenom vår kontekst.

Vi valgte å avgrense til søketreff på norsk, publisert mellom 1980 og 2017, og har deretter lest gjennom sammendragene på alle de vi har ansett for å være aktuelle. Av relevans har vi identifisert noen masteravhandlinger som tematisk er skrevet om:

Samvirke mellom nødetatene:

- Sindre Egeness, 2016: Samvirke hos nødetatene mellom ledere på skadested;
- Lucy Jegtnes, 2015: Sentrale forutsetninger for å få til et godt samvirke;
- Kai Robin Aslaksrud, 2015: Samvirke mellom nødetatene;
- Mats Berglund og Tor Sverre Engen Nordheim, 2015: Samvirke mellom nødetater.
- Bjørn Pollestad og Tommy Steinnes, 2012: Hvilke faktorer har betydning for organisatorisk læring i forbindelse med store samvirkeøvelser i Hordaland?

Samvirke mellom nødetater og maritime ressurser:

- Ann-Kristin Berge og Frode Wegger, 2016: Hva er viktig for nødsentraloperatørens valg av hvilke ressurser som skal varsles ved maritim ulykke?

Samvirke mellom politi og frivillig redningstjeneste

- Maria Eksnes, 2014: Fremjande og hemmande faktorer i samvirke mellom politi og redningstjeneste.

Samvirke mellom Redningstjenesten og Forsvaret:

- Martin Eriksen og Tomas Ringen: Improvisert samvirke Den Norske Redningstjeneste og Forsvaret, 2015

Vi har i tillegg identifisert noen rapporter som inneholder relevante elementer:

- Svein Holtan et al, 2015: Veien mot bedre samvirke.
- Redningsselskapet, 2014: Rapport fra Redningsselskapets samhandlingsprosjekt 2014.

3.6 Metodekritikk

Intervju

Intervjuguiden ble sendt ut til informantene på forhånd slik at de fikk mulighet til å reflektere rundt spørsmålene. I tillegg hadde informantene fått tilsendt et informasjonsskriv hvor det ble informert om anonymitet. Dette tror vi har vært med på å styrke og kvalitetssikre at datamateriale er korrekt og ikke påvirket av frykt for å si noe som kan oppfattes som upassende

av andre. I vår undersøkelse har alle intervjuene foregått med to eller tre intervjuere. I intervju er maktbalansen alltid skjev da det er intervjuer som styrer intervjuet (Johannessen, Tufte & Christoffersen 2015). Denne maktbalansen kan ha blitt forsterket ytterligere ved å ha flere intervjuere. For å minimere effekten av dette har bare en av oss ledet intervjuet hvorpå de andre har kommet med tilleggs spørsmål ved behov. Vi tror også at effekten av to til tre intervjuere har vært liten da intervjuene ble foretatt per telefon og at informanten har befunnet seg i et kjent miljø. Maktbalansen er også forøkt utlignet ved å gi en personlig presentasjon om alle intervjuerne. I en intervjusituasjon kan man fort gå i bekreftelsesfellen og søke informasjon som bekrefter våre antakelser. Med vår bakgrunn, erfaringer og opplevelser vil det være rimelig å anta at vi på et tidspunkt vil oppleve å lete etter data som bekrefter vår forståelse. Ved å ha et sett av forhåndsformulerte spørsmål og å være flere på forskere på intervjuene har vi forsøkt å minimere risikoen for dette.

Analyse

Vi har benyttet oss av grounded theory som kvalitativt design. Som Johannessen, Tufte & Christoffersen (2015) påpeker, er teoretisk sensitivitet hos forskeren en forutsetning for analysen. Problemstillingen ble utformet på grunnlag av både kjente utfordringer fra pensumlitteratur og forskernes personlige erfaringer fra arbeid. Dermed er alle kildene for å utvikle teoretisk sensitivitet oppfylt; kjent litteratur fra fagstoff har gitt oss en viktig pekepinn om feltet det forskes på, forskernes faglige erfaring har gitt en forståelse for hvordan ting fungerer i felten og den personlige erfaringen har gitt verdifull innsikt i tillegg til at forståelsen øker når forskerne tar et dypdykk i datamaterialet (Johannessen et al. 2015).

3.7 Ethiske retningslinjer

Det å forholde seg til forskningsetiske retningslinjer, og ivareta informantene har vært en sentral del av å gjennomføre denne undersøkelsen. Informantene fikk derfor tidlig tilsendt et informasjons- og samtykkeskriv hvor vi presenterer oppgavens problemstilling, oppgavens bakgrunn og formål, hvordan intervjuene skulle foregå, hvordan informasjon vil bli behandlet og at undersøkelsen er frivillig å delta i. Informantene kunne også trekke seg når som helst underveis uten å oppgi noen grunn. Deltakerne fikk også tilsendt intervjuguiden på forhånd.

Prosjektet ble meldt inn til personvernombudet for forskning, NSD – norsk senter for forskningsdata AS.

På denne måten har vi tatt hensyn til informantens rett til selvbestemmelse og autonomi, forskerens plikt til å respektere informantens privatliv og forskerens ansvar for å unngå skade.

4. Analyse og resultater

4.1 Analyse og kjerne kategorier

Under analysen ble det opprettet en tabell for hvert intervju. Tabellen inneholdt overskriftene ”intervjutekst”, ”meningsenhet”, ”åpen koding” og ”aksial koding”. Tabellen muliggjorde en oversiktlig inndeling og kategorisering av informantens sitater. Sitatene ble hentet ut og plassert under overskriften ”intervjutekst”. Deretter kunne vi trekke ut essensen i sitatet og gjengi denne i ”meningsenheten”. Under ”åpen koding” ble innholdet brutt ned til kategorier hvor like fenomener og tendenser fikk like navn slik at vi kunne klarlegge forbindelsene mellom kategoriene. Etter å ha indentifisert fem kjerne kategorier kunne vi så hente ut de teoretiske sammenhengene i materialet. Vi skal nå se nærmere på de ulike kjerne kategoriene og de tilhørende teoretiske sammenhengene.

4.2 Kompetanse

Våre undersøkelser har avdekket at involverte nøkkelpersoner har ulike bakgrunn, erfaring og kunnskap. Erfaringsgrunnlaget spenner seg fra et par år til flere tiår i relevant tjeneste, og nettopp faktoren erfaring virker å ha betydning for evnen til å identifisere potensielle utfordringer og kunne iverksette relevante tiltak.

Flere av våre informanter mener selv at erfaringen fra den konkrete hendelsen har vært med på å øke deres kompetanse, og har gjort dem i bedre stand til å løse lignende oppdrag i fremtiden. Samtidig sier flere at de mener det er viktig for dem å dele sine erfaringer med andre for å bidra til å bygge deres kompetanse til å løse slike situasjoner. Dette har blitt gjort gjennom deltagelse på ulike konferanser og seminarer, og foredrag internt i egen organisasjon.

Vi har også fått svar som indikerer at informantene savner kunnskap om relevante samarbeidspartners kapasiteter og muligheter, samt overføring av kunnskap og erfaringer fra andre som har vært i tilsvarende situasjoner. Informantene beskriver dette på litt ulike måter:

«Ja, det er litt sånn vanskelig for meg å svare på hva de andre vet om oss, men jeg føler kanskje det kunne vært litt flere øvelser på samhandling».

«(..) Altså vi trener jo og på sjøhendelser og kanskje disse hendelser som skjer i gråsonen. Men jeg tenker i forhold til forsvaret da, der føler jeg at det er lite øving sammen på akkurat dette feltet. Jeg tenker mer at det nivået vi ofte øver på er sammen med nødetatene og sjø da, så er det kanskje vi har jo røde kors båt, båter fra redningsselskapet som er på en måte en del av de ressursene vi har rundt oss og der føler jeg at det er øving og at vi trener sammen, men jeg føler at det er sjeldent at vi slå mer på stortromma og øver det store apparatet».

Eksempelvis var det på stedet flere fartøyer som ikke ble varslet eller offisielt involvert i den initiale fasen av aksjonen, men som på grunnlag av egen kompetanse anså at det kunne være behov for deres kapasiteter for å løse oppdraget, som informanten forklarer:

«Sånn som der ute på Turøy så var jo den der kranbåten som holdt på å jobbe der ute som også ble en ressurs fordi den var på stedet og hadde MOB-båt og».

Både en innsatsleder på land og en on-scene-coordinator på vannet kan gå glipp av nyttige ressurser på grunn av manglende kunnskaper om tilgjengelig ressurser. I vårt tilfelle viser det seg også at det var de aktørene som har tidligere erfaring med samvirke og samhandling med hverandre gjennom trening og øvelser som hadde best kunnskap om hverandres kapasiteter.

Det var veldig varierende hva de forskjellige aktørene viste om lovverk/regelverk som HRS jobber etter. Det kan virke som de fleste har god nok kompetanse løse sine egne oppgaver, men at man ikke helt vet hva de som er rundt har av utstyr/utdanning/erfaring som kunne nyttiggjøres ved slike hendelser. Det virker imidlertid som om de fleste mener at dette er noe som HRS må ha oversikt over, satt i et system hvor man tidlig peker ut flere deleledere som igjen får vite hvem man kan disponere og hvilke rapporteringsveier som skal brukes.

4.3 Kommunikasjon

Kommunikasjon over nødnett fungerer godt, vi finner mange aktører som er vant til daglig bruk. utfordringer dukker fort opp nå en sentral aktør ikke har tilgang til nødnett. Mobiltelefon blir fort eneste alternativ og byr på flere problemer. Problemer med informasjonsflyt melder seg også når deler av redningsaktørene bruker BAPS og dermed utestenger aktører som ikke har tilgang i denne talegruppen. Som en av informantene uttrykker det:

«(..)det er vel og bra å bruke BAPS da, som er brann, ambulanse og politi – talegruppe, men her var det også andre ressurser som følte at de burde ha den informasjonen og det kan være seg ressurser som allerede tidlig var kalt ut (..)men så finnes det mulighet for å koble samvirke-talegruppe inn i BAPSen slik at flere får oppdatert informasjon. Det ble ikke gjort, og det tror jeg er litt sånn, det går litt på kjennskap til alle mulighetene som ligger i nødnettet fra vår egen operasjonssentral»

Det kommer frem at korte og konsise meldinger må prioriteres og at tydelig nøkkelinformasjon fra HRS kan bidra til å oppklare uklarheter. HRS hadde lite eller ingen info ut til operasjonsleder, noe som var med på å forsinke kontakten med OSC. Det kan virke som om det fungerer bedre ved de dagligdagse, mindre hendelsene eksempelvis som en av informantene uttrykker: ”eksempel, hvor du har politiet på broen og skøyta ligger under. Da er man på en måte avhengig av den krysskommunikasjonen da og nødnett fungerer bra” Her ser vi at alle involverte er på nødnett som gjør det enklere.

Det å skulle klare å planlegge strategien ble en utfordring når de ikke hadde en god kommunikasjonsplattform. Dette erfarte innsatsleder opp mot OSC at mye tid ble brukt på å finne den andre og da de endelig fant hverandre ble akuttfasen avblåst av HRS. Det som er sentralt når vi snakker om en felles kommunikasjonsplattform er den delen at man kan være på medlytt, det vil si at man hører det de andre aktørene snakker om, noe som vil bidra til at flere får samme mentale forståelse. Denne funksjonen manglet man under Turøy-ulykken.

De fleste har vært enige om at det er HRS som skal koordinere ressursene, men uten ett felles samband/talegruppe ble dette vanskelig. De fleste har i intervjuene gitt uttrykk for at det må etableres felles kommunikasjonssamband mellom sjø og land. Flere har foreslått at nødnett bør være tilgjengelig for alle aktuelle aktører som naturlig vil være involvert i denne type hendelse, noe som kan løse mange utfordringer. Vi har også avdekket at flere aktører både på sjø og i lufta har fått installert dette i etterkant av ulykken på Turøy.

For at dette skal fungere er man avhengig av at alle aktører har kjennskap og tilgang til relevante talegrupper, og at disse blir benyttet slik som det er tiltenkt. For eksempel finnes det egne SAR-talegrupper som er beregnet på redningsaksjoner til sjøs som ikke ble benyttet under denne hendelsen.

Det å kunne få oversikt eller få sendt ut ressurser uten ett godt kommunikasjonsverktøy vil by på problemer. Dette var en hemsko for ILKO på land som ikke visste hvem eller hvor mange

maritime ressurser som var tilgjengelig fordi man ikke fikk kommunisert på en god måte. Ved mindre hendelser virker det imidlertid som om HRS støttet seg til LRS og da fikk vi ett inntrykk at politiet overtok ansvaret.

4.4 Samvirke

Aktørenes kjennskap til hverandres ressurser og kapasiteter begrenser seg til de man daglig samarbeider med eller øver ofte med. Men de som var kjent med hverandres ressurser kom raskere i samhandling eller var tidlig ute og oppsøkte hverandre. Så vi kan dele dette resultatet i to. Nødetater og utpekte forsvarsenheter på den ene siden som har regelmessige øvelser gjennom for eksempel RITS (rednings innsats til sjøs) og lignende sammenhenger, og på den andre siden kan vi se at det er minimalt med øvelser når vi tenker maritime ressurser opp mot landbaserte aktører. Dette er med på å skape utfordringer for å etablere en felles mental forståelse når man skal samhandle. Dette har vært gjennomgående i vår forskning.

Nødetatene er veldig klare på at hvis de skal klare å samhandle må de raskt kunne etablere et ILKO, og visuelt kunne observere skadestedet. Når vi spurte marinefartøyet som hadde OSC-funksjon var de ikke så opptatt av å kunne se skadestedet for å kunne lede arbeidet. Men det å ikke klare å kommunisere med et egnet samband var de alle enige om at bød på utfordringer. Det at flere kun fikk informasjon via media gjorde at det ble utfordrende å samhandle med de andre, eksempelvis fordi man ikke visste ikke hvem man skulle rapportere til eller hvem som ledet aksjonen.

«det har jeg egentlig tenkt litt i ettertid på også, at måten vi styrer militære operasjoner på ligner veldig mye på dette her, vi ser jo veldig sjeldent det vi styrer med når vi gjør de militære tingene våre. Da er det på en måte å forholde seg til noe radiosamband og et visuelt bilde på en skjerm over hvor de forskjellige enhetene er. Det er jo sjeldent at vi ser ting fysisk».

4.5 Ansvarsforhold

HRS oppfattes som overordnet leder for redningsaksjoner, men samtidig oppfattes gråsonen som reell i forhold til hvem som har den taktiske ledelsen av operasjonen. Dersom ikke HRS lykkes i å formidle hvem som er OSC eller å koble OSC sammen med sentral ledelse på land gir det utfordringer. De som jobbet mest opp mot HRS hadde en mye klarere oppfattelse av ansvarsrollen, og hadde i tillegg muligheten til å kommunisere med alle aktørene. Allikevel fremkommer det indikasjoner på at informasjonsflyten opp mot disse heller ikke var optimal. For eksempel måtte kystvaktens fartøy holde seg oppdatert om hendelsen via TV2-nyhetene, og de visste heller ikke hvem som var utpekt som OSC.

Det fremkommer av våre undersøkelser at det eksisterer en noe ulik forståelse av hvordan OSC blir plukket ut, blant annet har det vært oppfattet at det er første enhet på stedet som inntar denne funksjonen.

Det ble nevnt i intervjuene at de som hadde ledelsen eller trodde de hadde ledelsen var usikre på hvor de skulle rapportere feks. når de gjorde funn. Maritime ressurser rapporterte stort sett inn til OSC (for de som viste hvem det var), mens ILKO meldte inn til operasjonssentralen. Dette kan ses i sammenheng med at det ikke kom klar nok info ut til alle i starten fra HRS. Mangel på kompetanse på hvem/hvordan ett slikt skadested skulle organiseres og driftes kan sees sammen med mangelfull kompetanse om hvem som er med som utøver og hvem som har ansvar og ledelse.

4.6 Evaluering

Mellom nødetatene og en del av de faste samarbeidsaktørene som Kystvakten, Redningsselskapet, Røde Kors og tilsvarende virker det å være en viss kultur for øvelser og bygging av kompetanse gjennom evaluering og erfaringsoverføring. Dette er ikke gjeldende for den «militære» delen av Sjøforsvaret som for eksempel fregattene tilhører, som en av de sivile informantene uttrykker det: *«Men jeg tenker i forhold til forsvaret da, der føler jeg at det er lite øving sammen på akkurat dette feltet. (..) fordi med en gang forsvaret kommer inn så blir det mer omfattende å ha øvelser».*

Dette bekreftes også fra motsatt hold: *«Ja, nå er vi litt på siden da så vi på fregatten har kanskje relativt dårlig kjennskap til sånn utstyrskapasiteter, sambandsprosedyrer,*

operasjonsprosedyrer og sånt. Men min forståelse er jo at disse sivile etatene seg mellom etter hvert bare får det bedre og bedre, men hvis jeg skal snakke for meg selv så har vi lite samøving og lite innsikt og kunnskap i sivile nødetaters prosedyrer og operasjonsmønstre».

Hendelsen på Turøy har blitt evaluert på alle nivåer i politiet sammen med HRS, og både politiet og OSC har gitt tilbakemelding med klare anbefalinger til HRS, blant annet om behov for felles kommunikasjonsplattform. Selv om det nå har gått et år siden ulykken har ikke forholdsvis enkle tekniske tiltak blitt iverksatt:

«(..)jeg mener at fregattene bør ha nødnett. Og HRS har i hvert fall sagt til meg muntlig at de mener at fregattene bør ha nødnett, og at de vil ta det sin vei, men nå har det gått et år og vi har nå ikke fått noe nødnett enda, så. Så sann er det for øyeblikket».

Det kan på en del områder virke som om det er ønsker om forbedringer på utstyr, trening og øvelser nede på taktisk nivå, men at det er vanskelig når man på strategisk nivå ikke evner å ta lærdom eller se nytten av de tiltakene som blir foreslått eller at man kanskje ikke prioriterer dette eller gjennomfører det på en hensiktsmessig måte fra ledelsens side.

Det har også blitt stilt spørsmål ved valg av fartøy som OSC. Fra den landbaserte delen tenker man at mindre enheter som brann- og politibåter bør kunne bekle rollen:

«(..)i forhold til Forsvaret da for eksempel, som ofte har, i hvert fall her, får denne OSC-rollen, så har ikke de nødnettet tilgjengelig på de fartøyene som er aktuelle og da blir det vanskelig. I forhold til hvis vi gir, altså type, hva skal jeg si, båten til brannvesenet får den funksjonen eller rednings-skøyta her lokalt kan får den altså da klarer vi å kommunisere for da har vi felles talegruppe som vi bruker».

Mens de maritime ressursene har gitt uttrykk for at det bør være et større fartøy som innehar OSC-rollen, mener de landbaserte at det kanskje kan være fordelaktig at også mindre enheter som polit/brannbåt kan ha denne rollen. Dette kan også ha utgangspunkt i at man ikke ser hele rollen som OSC, men relaterer den til de episodene hvor man har vært involvert i hendelser som er like i nærheten av land. Det vil uansett være praktiske utfordringer knyttet til plass om bord samt antall personer man har å spille på:

«Vi er jo som sagt allerede ganske få personer om bord og ja, det å skulle, det kommer jo også an på størrelsen på casen. Er det en krevende case i forhold til å være OSC, at det er mye som skal koordineres er det klart at, og det i tillegg krever en innsats for oss, ja det er en utfordring

for oss slik jeg ser det. Det kan bli tøft når det er i utgangspunktet bare tre mann også skal du i action selv og i tillegg styre».

5. Drøfting

I dette kapittelet blir våre forskningsfunn som presentert i forrige kapittel drøftet ved hjelp av den teorien vi har hentet fra pensum. Vi har valgt å avgrense slik at vi bare benytter oss av teori som vi anser som relevant for de funnene vi har gjort. For mer utfyllende beskrivelse av teorien henviser vi til teorikapittelet.

5.1 Kompetanse

Som presentert i resultatene har informantene en varierende bakgrunn, både når det gjelder erfaring, tjenestelengde, formell utdanning og fritidsinteresser. Som både Martinsen (2009) og Lai (2004) forteller, handler kompetanse om personers samlede kunnskap, ferdigheter, evner og holdninger. Det er dette som muliggjør optimal utførelse av oppgaver og fyller funksjoner i tråd med eksisterende lovverk, krav og mål. Lang erfaring i forbindelse med Turøy-ulykken førte til at potensielle utfordringer ble identifisert tidlig og muliggjorde forebyggende tiltak. At det ble tilkalt forsterkninger til ILKO tidlig, er et eksempel på dette.

Det fremkommer tydelig at det ble etterlyst informasjon om OSC fra HRS, og at det tok lang tid før OSC ble bekreftet. På dette tidspunkt ble det tatt initiativ av både OSC og innsatsleder til å kommunisere med hverandre over mobiltelefon da ikke andre kommunikasjonsplattformer var tilgjengelige. Dette tyder på at landlig ledelse tidlig skjønnte at noen måtte ha ansvaret på sjøen. Det vitner også om et stort handlingspotensiale hos ledelsen både på land og på sjøen, hvor det raskt ble tenkt på mulige alternativer og tatt initiativ.

Allerede etter 35 minutter var ILKO opp og gikk. Dette tyder på at ledelsen på land var godt kjent med sine arbeidsoppgaver og ikke minst med hverandre. Mindre kjennskap til hverandres kompetanse finner vi mellom de maritime ressursene. Dette kan ha sammenheng med manglende øvelser og daglig samarbeid. Dette vil vi komme tilbake til senere i kapitlet. De landlige ressursers kompetanse og kjennskap til hverandre kan forklares med de nasjonale prinsippene for krisehåndtering. Både politi, brann og helse er vant til å jobbe sammen, og arbeidet under redningsaksjonen fungerte på lik måte som under andre hendelser, slik som ansvars-, nærhets- og likhetsprinsippene fordrer. Det blir også påpekt at det foreligger en slags genuin interesse og lidenskap for faget, altså at det foreligger en positivistisk tilnærming til sin egen jobb og ansvarsområde. Vi ser at informanter anser sin jobb som givende og at den

betyr mer enn bare å ha en inntekt. Denne positivistiske tilnærmingen ses spesielt tydelig hos maritime ressurser.

Under redningsarbeidet ved Turøy det ble tilkalt et arsenal av ressurser med ulik kompetanse, og man ikke helt hadde oversikt over alle involverte. På tross av dette hadde redningsressursene tilsynelatende et felles mål basert på velvilje og innsatslyst; å drive redningsarbeid og sikre skadestedet.

5.2 Kommunikasjon

I dette avsnittet skal vi se på det som kanskje var den største utfordringen under denne hendelsen, nemlig det at man manglet en felles kommunikasjonsplattform hvor alle de involverte kunne delta.

Som det er beskrevet i pensum er kommunikasjon en prosess hvor formålet er å overføre et budskap mellom en sender og en mottaker, på en måte som gjør at mottakeren får en viss forståelse av budskapet (Kaufmann & Kaufmann, 2009). I forbindelse med Turøy-ulykken kommer det frem at innsatsleder brukte nesten time før han viste at det var en leder på sjøen han skulle forholde seg til, og kommunikasjonslinjene var derfor åpenbart ganske uklare.

Det at man ikke klarte å finne en felles kommunikasjonsplattform alle kunne være på gjorde at det ble en todelt operasjon når det gjaldt samband. På den ene siden hadde de maritime ressursene en felles sambandsplattform i form av maritim VHF, mens de på land hadde nødnett. Utfordringen oppstod når den som hadde lederansvaret på land skulle kommunisere med den som hadde ansvaret på sjøen. En av informantene uttrykker dette veldig klart i intervjuet:

”Ja, det er et kjempeproblem at ikke jeg som leder på land ikke har muligheten til å kommunisere med OSC. Det var en problemstilling på Turøy og vi har sett det ved andre anledninger. Det er en utfordring som vi har adressert til HRS og HRS har sagt at vi ser at ressursene som er på land kommuniserer veldig bra på land med nødnettet, og vi må få gjort noe med vår evne til å kommunisere i lag altså sjø og land”.

Den eneste måten man kunne kommunisere på var ved å bruke mobiltelefonen eller sende en liaison. Dette med bruk av mobiltelefon var ikke optimalt da de måtte legge på og ringe hverandre opp igjen uten at de fikk kontakt hver gang. Også fra sjøsiden oppleves det

utfordrende at man ikke har felles kommunikasjonsplattform eller at det blir tatt grep for å koble ressursene sammen:

«(..) det er definitivt en gråsoner på hvordan ting skal koordineres, det går veldig, veldig raskt og det er mye tidskritisk som skjer også, for vi opplevde vel på en måte ikke at HRS bandt oss sammen på det stridstekniske eller det taktiske nivået da, de var mer på det operasjonelle eller det strategiske nivået, hentet inn informasjon og ga noen sit rap innimellom, men de tok ingen aktive grep for å koble oss sammen så det måtte vi på en måte lete frem selv».

Det at HRS som ansvarlig for slike hendelser ikke klare å koble sammen viktige funksjoner på samme kommunikasjonsplattform virker å ha gitt noen utfordringer for operasjonen. Flere av de maritime ressursene fikk heller ikke noe varsel eller noe ytterligere informasjon fra HRS, og et av fartøyene oppgir at det fikk mesteparten av sin info via media.

En annen utfordring for kommunikasjonen ligger også på den tekniske siden, ved at det virker som om mange av de maritime ressursene ikke hadde tilgang på det nasjonale nødnett. Dette fremkommer fra flere av våre informanter, samtidig som de også er veldig klare på at det ikke er noen praktiske hindringer for at de skal kunne ha en slik tilgang.

Med en tydeligere overordnet koordinering av redningsaksjonen fra HRS sin side ville det på en bedre måte lagt til rette for at alle aktørene hadde en felles situasjonsforståelse, med oversikt over hvem som ledet, hvem de skulle rapportere til (og hvordan) samt hvilke øvrige ressurser som var tilgjengelig og/eller i aksjon. Som en av informantene uttrykker det:

«Nei, vi fikk egentlig veldig lite fra hrs og spesielt i ettertid når vi vet hvor mye informasjon de satt på, så var jo egentlig det litt, det var hvertfall ikke optimalt, det var egentlig litt dårlig, synes jeg. (..)og HRS hadde øyevitneskildringer som var rapportert inn som de hadde et godt bilde på. Men det hadde jo ikke vi på sjøen, vi fikk jo på en måte de første detaljinformasjonene via internett og medieoppslag som vi på en måte lette frem selv da.

I forbindelse med hendelsen på Turøy viste det seg i ettertid at det var nok ressurser, men de som hadde ledelsen på taktisk nivå hadde ikke denne informasjonen hos seg da de trengte den. Dette må kunne sees i sammenheng med mangelfull koordinering/informasjonsdeling fra HRS sin side. Dette blir nevnt av flere av aktørene som en faktor som kan være med på å forsinke arbeidet i akuttfasen, som informanten forteller:

«Nei, det er jo litt spesielt i strandsonen, for hadde vi vært ute på åpent hav sånn som det ofte er for OSC så vet jo ikke HRS noe mer egentlig, da vet de kanskje bare at et fartøy har forlist

og at du savner 10 mennesker og det er det, men så blir det jo vi som blir øynene på stedet. Men her var det jo mange andre øyne på stedet, og den koblingen av informasjon, den var det nok ikke et system og prosedyre eller erfaring kognitivt til å forstå at vi burde fått».

5.3 Samvirke

Samvirkeprinsippet forteller om aktørenes selvstendige ansvar for å sikre samvirke med relevante aktører i krisehåndtering (Det kongelige justis- og beredskapsdepartement 2012). Dette kan tilsynelatende være utfordrende når det foreligger en usikkerhet rundt hva samvirke egentlig er og hvilke forventninger man har knyttet til begrepet (Aslaksrud 2015). Samvirke kan defineres på følgende måte;

«Den interaksjon som skjer mellom to eller flere aktører i den hensikt å samordne sine virksomheter og at samordning av virksomheter innebærer at disse koordineres for å oppnå felles mål. (..) Samvirke er den metoden som velges når de aktørene som skal samordnes er selvstendige i forhold til hverandre og ingen part derfor har beslutningsrett overfor den andre» (Holtan, et al., 2015).

Av resultatene kan vi lese at de landbaserte aktørene, spesielt nødetatene innehar et velfungerende samvirke. Dette skyldes trolig kjennskap til hverandre, hverandres rutiner, ansvarsområder og kapasiteter gjennom daglig samarbeid og hyppige øvelser. Det fremkommer at nødetatene under Turøy-ulykken raskt fikk samlet seg i ILKO, etablert en felles situasjonsforståelse og derfor hadde gode forutsetninger for videre samvirke fra landsiden. Som informanten forklarer det:

«(..) det er snakk om 2-3 min etter jeg ankommer stedet. Og det er noe som vi har erfaring på, vi må knytte til oss disse faglederne og de holder vi på og de holdt vi på der, og vi var samlet hele dagen, og det var ingen som gikk vekk derfra uten at det var avklart med meg».

Tilbake står vi da med utfordringer knyttet til samvirke mellom landlige og maritime aktører – altså samvirke i gråsonen.

Utfordringene knytter seg til kommunikasjonskanaler, informasjonsflyt og kjennskap til hverandre. Som resultatene vitner om foreligger det et bedre samvirke mellom nødetater og for eksempel de forsvarsenhetene som har regelmessige øvelser med hverandre, noe som i hovedsak gjelder kystvakten. Under Turøy-ulykken var kystvakten 9 timer unna ulykkesstedet

og fregatten Otto Sverdrup var den som HRS utpekte til OSC. En fregatt er ganske stor av størrelse, og på grunn av farvannets beskaffenhet (grunt/trangt) ble de derfor liggende utaskjærs, uten visuell kontakt med skadestedet.

Både landbasert og maritim ledelse var inne på å sende liaison, men grunnet tilfeldigheter som medførte at det ikke var noen lettboat tilgjengelig, ble man stående uten liaison. Man ser her at ingen av lederne ønsket å forlate sin post ettersom det medførte at hver av dem ville mistet oversikt. Hos de landbaserte nødetatene ønsker man å ha visuell kontakt med skadested for å håndtere ulykker optimalt. Hos fregatten var tankegangen stikk motsatt. Det ble påpekt at fregatten var vant til å håndtere sine oppdrag på avstand og at visuell kontakt kunne slått ut negativt for deres håndtering av redningsarbeidet. Igjen ser vi hvordan likhetsprinsippet spiller en stor rolle i håndteringen av hendelser. Det er tydelig at man føler seg tryggere i kjente spor.

Samtidig bød avstanden og mangel på felles kommunikasjonsplattform på utfordringer rundt samvirket og informasjonsflyten. Dette gjelder også samhandling mellom andre maritime ressurser da det tilsynelatende var et overflod av disse og at flere sentrale aktører måtte bruke media for å innhente viktig informasjon. Dette vanskeliggjorde rapportering og skapte uklarhet rundt ansvarsforholdene. I følge det kongelige justis- og politidepartementet (2008) medfører samvirkeprinsippet at alle som kan bidra, skal bidra, og det virker å være tilfelle ved denne hendelsen. Informanten påpeker at det ikke var mangel på ressurser, heller at det trolig ble for mange, og at det heller var koordinert samvirke mellom dem som bød på utfordringer:

«Ja, det var jo egentlig ressurser i overflod. Det var for mye ressurser så det ble egentlig etter hvert snakk om å styre ting vekk, så ressurser var ingen problem i den hendelsen der».

5.4 Ansvarsforhold

Ansvarsprinsippet handler om at det er det den myndighet, virksomhet eller etat som til daglig har ansvaret for et område, som også har ansvar for beredskap og innsats ved kriser og katastrofer (Det kongelige justis- og politidepartement, 2002). Et prinsipp kan i denne sammenhengen ses på som en slags overordnet føring for en idealsituasjon, som må operasjonaliseres ned til lover, forskrifter, instruksjoner og prosedyrer osv. for at det skal få noen konkret betydning for de som tilhører de utførende ledd.

I våre undersøkelser har vi avdekket at det for samtlige nødetater, Forsvaret og de sivile maritime ressursene foreligger ganske klare føringer i deres gjeldende regel- og instruksverk om at den respektive instans skal yte all mulig hjelp og bistand for å redde liv og helse ved akutte situasjoner. Det som kanskje ikke kommer like godt frem er hvem som har ansvaret ved spesielle hendelser, som i vårt tilfelle ved en redningsaksjon som skjer delvis på land og delvis i/på sjøen.

Som vi har presentert i teorien finnes det mange referanser til politiets plikt til å “*iverksette og organisere redningsinnsats*”, “*iverksette nødvendige tiltak*”, “*organisere og koordinere innsatsen*” (Politiloven, 2017) (Tjenesteinstruks for politiet, 2015).

Dette stemmer også godt med det inntrykket vi har fått fra våre informanternes kunnskap om regelverket samt syn på egen rolle i forbindelse med den aktuelle redningsaksjonen, samt andre sjørelaterte de har vært oppe i:

«Selv om sånn rent formelt da hvis man leser lovverket og instruksene og rutinene så er det et klart sånn skille på at HRS, de leder overordnet alle aksjoner, både på land, sjø og luft, og det står spesifikt at de skal lede de aksjonene som går i forhold til sjø og luft da. Men vi ser at HRS støtter seg veldig på LRS på en del av de oppdragene som går i den gråsonen, så jeg tror nok at vi har erfaring som er litt sånn todelt på akkurat det, og hvor langt ut fra land skal vi gå før at innsatslederen kanskje ikke har de beste forutsetningene for å styre».

«(..) på land så er det jo en innsatsleder og lokal kommandosentral eller politiets lokale operasjonssentral som leder land, så man får på en måte en OSC på sjøen som jobber etter sine prosedyrer/regelverk og en lokal innsatsleder på land som jobber igjen etter politiets standarder. Også må det være HRS sin oppgave å sette de to sammen og ivareta totalansvaret».

«(..) de som er først på stedet er gjerne de som, om det er de som står på land eller de som står på sjøen, det er jo gjerne de som er først på stedet som starter hvertfall også avhengig av hvilken kompetanse de har da selvfølgelig».

Sitatet fra den siste informanten tyder på en oppfatning om at det er første ressurs på stedet som tar ledelsen. Dette er for såvidt i tråd med det maritime regelverket, men det kan føre til utfordringer når det finnes ledere både på sjø og på land som ikke vet om hverandre eller har mulighet til å kommunisere med hverandre. Dette kan føre til dårlig ressursutnyttelse og suboptimal løsning av oppdraget. Det vil derfor være et behov for en tydelig overordnet ledelse

som informerer og koordinerer på en måte som gjør at ressursene finner hverandre og utnyttes på mest mulig optimal måte. Også ved mindre hendelser kan dette være en relevant problemstilling:

«jeg har også erfaring fra type brann i fritidsbåt som ligger ute i fjorden som er nært land. Der jeg på en måte blir stående på land også føler jeg at det ikke er noen klar ledelse i forhold til det som skjer på sjøen og jeg har heller ingen mulighet for å kommunisere med de ressursene som er på sjøen. (...) da blir det fort litt konflikter for meg som innsatsleder som står på land fordi jeg føler at jeg er det som kanskje burde hatt styringen og kontrollen, men jeg har på en måte ikke kommunikasjonskanalene og myndighet».

5.5 Evaluering

Evaluering er en systematisk gjennomgang av respons og håndtering av en situasjon, fra første melding blir gitt til situasjonen er avklart. (Lunde, 2014). Vår forskning indikerer at de fleste aktørene som var involvert ved Turøy hadde lite eller ingen øvelser eller samhandling i det daglige, noe som kan være et dårlig utgangspunkt for å gjennomføre en god evaluering etter en hendelse.

Når nødetatene øver eller samhandler har de alltid evaluering med de som er involvert i hendelsen i etterkant, slik at man kan få bekreftet eller rettet opp eventuelle misforståelser med en gang.

Ved å gjennomføre dette blir man godt kjent med hverandre og ikke minst hva de andre kan bidra med eller hvordan man ønsker å løse utfordringer på reelle oppdrag. Uansett omfang av eller måten en evaluering blir foretatt på, må formålet være at man skal lære av det som ble gjort, slik at man ikke gjør samme feil en gang til. For at slik læring skal gjøres effektivt bør evalueringsfunnene dokumenteres (Lunde, 2014).

Blant annet hadde politiet en evaluering internt etter Turøy-ulykken hvor de hadde fokus på infoflyten fra HRS som i ettertid ble oppfattet som mangelfull. Dette ble sett på som årsaken til at innsatsleder brukte nærmere tretti minutter før de fikk vite hvem OSC var. Politiet sendte dette evalueringspunktet til HRS uten at det har ført til noen konkrete endringer i etterkant. Dette funnet kan settes sammen med teorien fra pensum. I praksis viser det seg dessverre at erfaringsoverføring mellom involverte parter er begrenset, og at hierarkiske styrings- og

samordningsformer er mangelfulle i en flernivåsammenheng (Fimreite, Lango, Læg Reid, & Rykkja, 2014).

Vi har avdekket at aktørene ønsker å øve/samhandle på tvers av profesjoner og hierarkiske nivåer, men at det gjerne blir med praten og at det ikke blir gjennomført i praksis uten at noen kunne legge frem noen konkret årsak til dette. Mange ønsker mer av de små øvelsene lokalt, men ofte er øvelser som går på tvers, f.eks. mellom nødetater og forsvaret, kun i form av de store nasjonale øvelsene, som i mindre grad fører til kompetansebygging lokalt.

Et eksempel på at evaluering og erfaringsoverføring ikke har fungert indikeres blant annet av at de ett år etter ulykken ikke har gjort nok tiltak i forholdt til felles kommunikasjonsplattform for de som er en naturlig ressurs i en slik hendelse, dette vil igjen gjøre at de samme aktørene vil stille spørsmål om hvem de skal forholde seg til neste gang også.

Hvis vi ser for oss en normal hendelse på land, som enten ledes av en operasjonssentral eller en lokal redningssentral, vil det alltid være klare linjer for hvem som har ansvar for hva, hvem som skal inngå i ett ILKO og hvilken talegruppe på nødnett som skal benyttes.

Vi kan derfor stille spørsmål ved hvorfor dette ikke kan organiseres på tilnærmet lik måte ved land/sjø hendelser i gråsonen? Evalueringene tilsier at dette er negativt, og man kan derfor spørres seg om de ikke har blitt registrert eller forstått på riktig nivå i systemet, eller om man har valgt å ikke ta disse til dels kraftige anbefalingene til følge.

Ser vi på saken fra OSC sitt perspektiv er det mye av de samme tingene som fremkommer. Det påpekes mange av de samme punktene som innsatsleder sendte til HRS. Infoflyt og muligheten til å kommunisere med de på land ble den store hemskoen. Evalueringsrapporten er sendt tjenestevei i Forsvaret, men heller ikke her har man fått noen respons.

Det trekkes imidlertid frem at man i tidlig fase ble klar over at det ikke var sannsynlig å finne overlevende eller skadde. Dette resulterte i at konsekvensene av manglende eller suboptimale sambandsmuligheter uteble eller ikke ble så store som de kunne ha blitt. Det kommer ikke frem i våre intervjuer om/evt i hvilken for dette har blitt diskutert på HRS-nivå, men blant lederne på skadestedet har disse elementene blitt løftet.

Det har vært litt uklart for oss i denne oppgaven hvor mye eller hvem som har evaluert seg og hendelsen, men det vi har fått inntrykk av igjennom dem vi har snakket med er at de har

gjennomført evaluering med de som var med på selve hendelsen. Den enkleste formen for evaluering er den som kalles ”hot wash up” (Lunde, 2014), hvor bare de som er involvert snakker seg igjennom det de har vært med på. Dette kan enten være på mindre hendelser, eller som en intern forberedelse til mer omfattende evaluering ved større hendelser, som denne på Turøy.

Det som kom frem av våre undersøkelser er at HRS og operasjonssentralen til politiet virker å ha vært overbelastet i startfasen. Dette ble fra politiets side evaluert som noe man måtte regne med ved slike store hendelser, og at man ikke kunne bemanne sentralene for slike hendelser i det daglige. En av informantene beskriver at:

«jeg tror både vår egen operasjonssentral og HRS ble så overbelastet i den første fasen, og det var ikke noe som varte i bare en halvtime for dette her trykket vedvarte ganske lenge, så jeg tror ikke HRS klarte å kommunisere til vår operasjonssentral fort nok og bra nok. Og når vår operasjonssentral prøvde å få kontakt med HRS for å spørre etter f.eks. hvem som er OSC og hvilke ressurser har vi der så går det alt for lang tid før noen svarer i andre enden».

For at de som er involvert i slike hendelser skal være med på å gjøre alle som ikke var med på hendelsen forberedt, er man nødt til å sørge for at erfaringsdelingen blir gjennomført på alle nivåer, og ikke minst er det viktigste at man ikke gjør den samme feilen en gang til.

Krisepsykiater Lars Weisæth hevder at enkeltfaktoren som bidrar sterkest til å utforme adferd i kritiske situasjoner er høy kompetanse, altså utdanning, øvelser og ikke minst erfaring fra lignede situasjoner (Weisæth, 1986). Siden hendelser med størrelse og omfang som Turøyulykken er sjeldne, vil det derfor være desto viktigere at man har etablerte rutiner, samt at innsatsstyrkene har øvet på disse rutinene – og ikke minst øvet sammen, for å avdekke hull i planleggingen, høste erfaringer og være bedre forberedt til en virkelig hendelse. Det virker å være ønske fra taktisk nivå til å få dette til, men det må en overordnet forankring og vilje til for å få dette på plass. Det kan være interessant å dra en parallell til konklusjonene fra 22. juli-kommisjonen (NOU 2012:14, 2012, s. 16), som peker på at der det sviktet skyldes dette primært at:

«- Evnen til å erkjenne risiko og ta lærdom av øvelser har vært for liten

(..)- Evnen til å koordinere og samhandle har vært mangelfull

(..)- Potensialet i informasjons- og kommunikasjonsteknologi har ikke vært godt nok benyttet»

6. Konklusjon

Samvirkeprinsippet er et av de nasjonale, overordnede prinsippene for beredskap- og krisehåndtering, og har en viktig rolle i organiseringen av den norske redningstjenesten, og har en forankring som tilsier at det også i fremtiden vil være førende for hvordan samfunnet skal håndtere uforutsette hendelser.

Når vi skal vurdere om samvirke fungerer mellom landbaserte nødetater og maritime ressurser når hendelser og ulykker oppstår i umiddelbar nærhet til land, har det vært en nyttig øvelse å få en mer dyptgående forståelse av selve begrepet samvirke, noe vi mener har vært litt mangelfullt hos de offisielle kildene, som stort sett slår fast at samvirke er noe som skal være på plass og alle skal jobbe etter.

Med definisjonen av samvirke som interaksjon for å samordne og koordinere innsats mot et felles mål, forståelsen av at samvirke kan foregå både sekvensielt, parallelt og synkront, samt den innsikten vi har fått fra våre informanter har gitt oss noen indikasjoner på hvordan dette fungerer generelt og mer spesifikt i forbindelse med helikopterulykken ved Turøy.

Som en hovedkonklusjon kan vi slå fast at aktørene som var i aksjon ved Turøy klarte å løse oppdraget på relativt effektiv måte, ved hjelp av interaksjon klarte man til en viss grad å samordne og koordinere innsatsen mot et felles mål, selv om noe av arbeidet ble litt tilfeldig, og man egentlig samvirket i to separate organisasjoner til lands og til sjøs.

«Nå ble det løst litt sånn ad hoc og tilfeldig, også fikk man egentlig løst det på en god måte, og sånn som situasjonen var så gikk det ikke ut over noe som helst, og jeg tror oppdraget ble løst så godt som det kunne bli løst. Men det var egentlig litt sånn tilfeldig og ad hoc og mye personlig initiativ som gjorde at man fikk det til».

«(..) når nå utfallet ble som det ble og ting kanskje ikke var så tidskritisk på sånn minutters basis så fikk vi til en god samhandling fordi alle hadde på en måte lyst til å løse oppdraget og nå et felles mål».

«Også tror jeg nok også at samtidig må vi si at vi hadde litt flaks med tid og sted for uhellet. Ressurstilfanget hadde nok vært nokså annerledes dersom det var etter arbeidstid fredag. Hvis det hadde vært mørkt, dårligere vær så hadde det blitt mer utfordrende. Også har vi også en paradoks med at hvis det hadde vært noen overlevende, altså vi hadde hatt skadde personer

så kunne vi også kunne fått en real test av nødnettet, og den kapasiteten for det har jo vist seg at det var ganske nærme før nødnettet hadde gått ned der ute. Og da hadde vi kanskje også mistet muligheten for å kommunisere på land».

Vi har gjennomført et begrenset forskningsprosjekt, men mener allikevel at vi har klart å påvise at det finnes en slags «gråsoner» i grensesnittet mellom land og sjø, og at det derfor finnes et reelt behov for ytterligere forskning innenfor for dette området. Dette bør gjøres på nasjonalt nivå, slik at det er mulig å komme med nasjonale anbefalinger om strategier for å kunne bedre samvirke mellom landbaserte nødetater og maritime redningsressurser.

Selv om våre resultater er noe begrenset i omfang, mener vi allikevel at vi har påvist at det foreligger utfordringer knyttet til de fem kjernepunktene vi har identifisert.

Både teorien og de svarene vi har fått fra våre informanter indikerer at kompetanse i den videste forståelsen er en viktig forutsetning for at man skal få til et effektivt samvirke. Det at den enkelte aktør har kunnskap, kjennskap og ferdigheter ut over det som skal til for å løse sine egne spesifikke oppgaver gjør at man har bedre forståelse for de andre aktørene, noe som gir bedre forutsetninger for samvirke og valg av handlingsmønstre i ukjente situasjoner.

Kommunikasjon mellom aktørene vil derfor være et nøkkelelement. Både at de ulike aktørene har tilgang til relevante kommunikasjonsmidler og kanaler (talegrupper), men også at de evner å dele informasjon på en effektiv måte er med på å etablere en felles situasjonsforståelse og delte mentale modeller. Det at man får gitt informasjon til riktig mottaker på riktig tidspunkt er avgjørende for effektiviteten i arbeidet.

Samvirke er tema for oppgaven, og et hovedelement når det gjelder å løse oppgave(r) i situasjoner hvor ikke samme leder har direkte kommando over alle enhetene som er i innsats. Som vi har vist til i teorien og gjennom de funnene vi har gjort i vår forskning kan samvirke skje både sekvensielt, parallelt eller kanskje mest optimalt, synkront. Dersom aktørene har de nødvendige forutsetningene, er fleksible nok og har kan man utnytte alle tilgjengelige ressurser der hvor det er behov og på den måten

Det at man på forhånd har klart definerte oppgaver og ansvarsforhold, at alle vet hvem som er ansvarlig for koordinering og hvem som løser de ulike deloppgavene under håndteringen av hendelsen, vil gjøre det man mer effektivt utnytter de ressursene man har tilgjengelig. Dette kan potensielt være en kritisk suksessfaktor for et vellykket utfall av hendelsen. Dette støttes

også av erfaringer fra tidligere hendelser og øvelser hvor det ofte vises til «ressursene som ikke fant hverandre».

Evaluering og erfaringsoverføring i etterkant av både øvelser og reelle hendelser er en viktig faktor for å kunne øke kompetanse blant innsatsmannskapene og ledelsen for å øke deres evne til å kunne håndtere en tilsvarende hendelse i fremtiden.

Ofte er det slik at det er de som har deltatt i den aktuelle øvelsen eller hendelsen som sitter igjen med læringen, mens de som ikke har deltatt heller ikke blir gitt mulighet til å kunne lære av erfaringene som har blitt gjort.

Selv om alle hendelser har sine karakteristiske særtrekk og ingen hendelser er det allikevel fornuftig å etablere standard operasjonsprosedyrer og rutiner for hvordan man skal kommunisere og samvirke, samt hvilke ansvars- og myndighetsforhold til gjelder i ulike situasjoner basert på erfaringer gjort på forhånd. Det at man tar inn evalueringer og erfaringer i opplæring og utdanning og kanskje også etablerer nye felles nasjonale/standardiserte opplæringskonsepter basert på disse erfaringene, som kan være et godt utgangspunkt før neste hendelse som inkluderer samvirke mellom sjø og land.

Det eksisterer i dag kurs i «Samvirke på skadested», som retter seg utelukkende mot landbaserte ressurser samt kurs for On-Scene-Coordinator som retter seg utelukkende mot maritimt personell. Det kunne med fordel også være utarbeidet et konsept felles konsept som tar utgangspunkt i de to eksisterende kursene, eller man burde som minimum ta inn elementer fra begge kursene for å bidra til effektiv løsning av oppdrag i «gråsonen», vi lar en av informantene avslutte:

«vi har sånn underveis i vår militære utdanning, så har vi sånn en ukes modul på søk og redning i maritim kontekst, men vi har overhode ikke noen utdanning på samarbeid med sivile etater, det er verken en del av utdanning eller treningen egentlig».

7. Referanser

- Akuttmedisinforskriften, 2015. (2017, April 01). *Forskrift om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste mv. FOR 2015-03-20-231*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-03-20-231>
- Aslaksrud, K. R. (2015). *Samvirke mellom nødetatene (Masteravhandling)*. Tromsø: Universitetet i Tromsø.
- Berlin, J., & Carlstöm, E. (2011). *Samverkan mellan blåljusorganisationer*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Bistandsinstruksen, 2012. (2017, April 16). *Instruks om Forsvarets bistand til politiet FOR-2012-06-22-581*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2012-06-22-581>
- Brann- og eksplosjonsvernloven, 2002. (2017, April 15). *Lov om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig gods og om brannvesenets redningsoppgaver LOV 2002-06-14-20*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2002-06-14-20>
- Det kongelige justis- og beredskapsdepartement. (2012). *Stortingsmelding nr. 29 (2011-2012) Samfunnssikkerhet*. Oslo: Det kongelige justis- og politidepartement.
- Det kongelige justis- og politidepartement. (2002). *Stortingsmelding nr 17 (2001-2002) Samfunnssikkerhet - Veien til et mindre sårbart samfunn*. Oslo: Det kongelige justis- og politidepartement.
- Det kongelige justis- og politidepartement. (2008). *Stortingsmelding nr 22 (2007-2008) Samfunnssikkerhet - Samvirke og samordning*. Oslo: Det kongelige justis- og politidepartement.
- Eriksen, J. (2011). *Krise- og beredskapsledelse Teamtrening*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Fimreite, A. L., Lango, P., Læg Reid, P., & Rykkja, L. H. (2014). *Organisering, samfunnssikkerhet og krisehåndtering*. Oslo: Universitetsforlaget.

-
- Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip, 1999. (2017, April 12). *Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip FOR 1999-04-27-537*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-04-27-537>
- Hammervold, T. (2014). *Beredskapslogistikk*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Helse- og omsorgstjenesteloven, 2011. (2017, April 15). *Lov om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m.* Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-30>
- Helstrup, T. (2017, April 27). *Store norske leksikon - Kommunikasjon*. Hentet fra Store norske leksikon: <https://snl.no/kommunikasjon>
- Holtan, S., Bjelland, B., Davidsen, J., Eidem, S., Fivel, P. M., Knutsen, T. H., & Sollid, S. J. (2015). *Veien mot bedre samvirke*. Moss: Rygge Beredskapssenter.
- Holter, H., & Kalleberg, R. (Red.). (2013). *Kvalitative metoder i samfunnsforskning*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Hovedredningssentralene. (2016). *Årsrapport for Hovedredningssentralene*. Stavanger: Hovedredningssentralene.
- IAMSAR. (2016). *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Vol I-III, 2016 Edition*. London: International Maritime Organization & International Civil Aviation Organization.
- Instruks for redningstjenesten, 2013. (2017, April 15). *Instruks for redningstjenesten FOR-2013-09-13-1102*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2013-09-13-1102>
- Jacobsen, D., & Thorsvik, J. (2013). *Hvordan organisasjoner fungerer: Innføring i organisasjon og ledelse*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Johanessen, A., Tufte, P. A., & Christoffersen, L. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Abstrakt Forlag.
- Johnsen, B. H., & Eid, J. (2006). Samhandling i operative team. I B. H. Johnsen, & J. r. Eid, *Operativ psykologi* (ss. 298-313). Bergen: Fagbokforlaget.

- Justis- og beredskapsdepartementet. (2017, April 01). *Forskrift om organisering og dimensjonering av brannvesen FOR 2002-06-26-729*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2002-06-26-729>
- Justis- og politidepartementet. (1962). *Stortingsmelding nr. 86 (1961-62) Samordning av redningstjenesten*. Oslo: Justis- og politidepartementet.
- Justis- og politidepartementet. (1980). *Organisasjonsplan for redningstjenesten FOR 1980-07-04-4985*. Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet.
- Kaufmann, G., & Kaufmann, A. (2009). *Psykologi i organisasjon og ledelse*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Kystvaktloven, 2015. (2017, April 15). *Lov om Kystvakten FOR-2015-06-19-65*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1997-06-13-42>
- Lai, L. (2004). *Strategisk kompetansestyring, 2. utgave*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Lunde, I. K. (2014). *Praktisk krise- og beredskapsledelse*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Løvik, K. (2010). *Øvelse gjør mester*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Martinsen, Ø. L. (2009). *Perspektiver på ledelse*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- NOU 2012:14. (2012). *NOU 2012:14 Rapport fra 22. juli-kommisjonen*. Oslo: Departementenes servicesenter.
- Organisasjonsplan for redningstjenesten, 2015. (2017, April 01). *Organisasjonsplan for redningstjenesten*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2015-06-19-677?q=organisasjonsplan%20for%20redningstjenesten>
- Politidirektoratet. (2011). *Politiets beredskapssystem del I, retningslinjer for politiets beredskap*. Oslo: Politidirektoratet.
- Politielloven, 2017. (2017, April 07). *Lov om politiet LOV 2017-01-27-3*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1995-08-04-53>

-
- Radiokommunikasjonsforskriften, 2014. (2017, April 10). *Forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger FOR 2104-07-01-955*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-07-01-955>
- Redningsselskapet. (2014). *Rapport fra Redningsselskapets samhandlingsprosjekt 2014*. Oslo: Redningsselskapet.
- Redningsselskapet. (2015). *Redningsselskapets årsrapport 2015*. Oslo: Redningsselskapet.
- Rienecker, L., Jørgensen, P. S., & Skov, S. (2014). *Den gode oppgaven*. Bergen: Fagbokforlaget.
- SAR-Convention. (2006). *SAR Convention - International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979*. London: International Maritime Organization.
- Saure, J., Østby, G. S., Ulleberg, T., Hestenes, A. T., Hustad, O., Rostad, K., . . . Krey, S. (2016). *Gransking av helikopersikkerhet i Statoil etter helikopterulykken den 29. april 2016*. Bergen: Statoil ASA.
- Sjøloven, 1994. (2017, April 12). *Lov om sjøfarten LOV 2016-06-17-71*. Hentet fra Lovdata: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1994-06-24-39/KAPITTEL_2-2#KAPITTEL_2-2
- SOLAS. (2014). *SOLAS - International Convention on Safety of Life At Sea, Consolidated Edition 2014*. London: International Maritime Organization.
- Spesialisthelsetjenesteloven, 1999. (2017, April 15). *Lov om spesialisthelsetjenesten m.m.* Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-07-02-61>
- Statens havarikommisjon for Transport. (2017, April 12). *Undersøkelse av luftfartsulykke ved Turøy, Hordaland*. Hentet fra Statens Havarikommisjon for Transport: <https://www.aibn.no/Luftfart/Undersokelser/16-286>
- Tjenesteinstruks for politiet, 2015. (2017, April 04). *Alminnelig tjenesteinstruks for politiet FOR 2015-06-19-673*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/1990-06-22-3963>

Weisæth, L. (1986). En industrikatastrofe ; katastrofeadferden og de posttraumatiske stressforstyrrelsene. *Tidsskrift for den norske legeforening*, 106(27), ss. 2220-2224.

Weisæth, L., & Kjeserud, R. (2007). *Ledelse ved kriser - en praktisk veileder*. Oslo: Gyldendal Akademisk.

8. Vedlegg

8.1 Begreper og forkortelser

Vi har valgt å bruke politiets beredskapssystem del I som kilde til forklaring av ord, begreper og forkortelser brukt i oppgaven. Øvrige begreper er forklart i selve teksten.

Beredskapsaktører forstås som alle aktører som har beredskap for å kunne bidra ved akutte hendelser inkludert, men ikke begrenset til, nødetatene. Se også Samvirkeaktører.

AMK – Akuttmedisinsk Kommunikasjonssentral gir råd og veiledning, prioriterer, registrerer, iverksetter, koordinerer og følger opp akuttmedisinske oppdrag.

Fagleder brann overordnet ansvarlig for brannvesenets innsats på skadested

Fagsentral brann mottar og registrerer nødmeldinger, alarmerer mannskaper og kommuniserer med innsatsstyrker og den som melder ulykken.

HRS Hovedredningsentral, har overordnet operativt koordineringsansvar for alle typer redningsaksjoner på land, på sjøen og innen luftfart. Leder og koordinerer alle sjø- og luftredningsaksjoner.

IAMSAR – International Aeronautical and Maritime Search and Rescue manual ICAO/IMO sin manual for SAR. Bind III skal finnes om bord på alle skip og luftfartøyer.

ICAO – International Civil Aviation Organization FNs organisasjon for sivil luftfart

ILKO Innsatsleders kommandoplass

IMO – International Maritime Organization FNs sjøfartsorganisasjon.

Innsatsleder politi øverste leder på skadestedet, politiets taktiske leder

Innsatsleder helse har den taktiske ledelsen av helseressurser på et skadested

Liaison bindeledd, for eksempel mellom staber eller enheter

LRS Lokal redningsentral som har ansvar for å lede og koordinere redningsaksjoner på land.

Nødetater forstås som brannvesen, politi og den prehospitale delen av helsevesenet.

OSC - On-Scene-Coordinator enhet som utpekes av HRS for å lede ressursene på skadestedet når to eller flere maritime enheter deltar i samme aksjon. Kan være hvilket som helst skip eller luftfartøy som er egnet til formålet.

Redningsleder (engelsk SMC) person med delegert myndighet til å lede og koordinere redningsaksjoner på vegne av politimesteren. Ansatt på HRS.

Redningstjeneste offentlig organisert øyeblikkelig innsats for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivarettatt av særskilt

opprettede organer eller tiltak.

Samvirke den interaksjon som skjer mellom to eller flere aktører i den hensikt å samordne sine virksomheter og at samordning av virksomheter innebærer at disse koordineres for å oppnå felles mål når aktørene er selvstendige i forhold til hverandre og ingen part derfor har beslutningsrett overfor den andre.

Samvirkeaktører alle aktører som kan tenkes å skulle virke sammen i forbindelse med håndtering av hvilken som helst fase av en hendelse.

SAR – Search and Rescue internasjonal betegnelse på søk- og redningsoperasjoner.

Skadested geografisk lokasjon for en akutt ulykke eller faresituasjon.

SOLAS – Safety of Life At Sea internasjonal konvensjon om maritim sikkerhet, som blant annet omhandler krav til kommunikasjon og redning av nødstedte til sjøs.

SRU – Search and Rescue Unit søk- og redningsenheter