

HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

Vil Redningselskapets økonomiske situasjon påvirke beredskapen langs kysten?



Bilde 1- Redningsskøyten Ruth Opsahl. Foto: Robert Drønen

Bacheloroppgave utført ved

Høgskolen Stord/Haugesund – Nautisk utdanning

Robert Drønen

Kandidat nummer: 12

Øystein Guddal Kjeka

Kandidat nummer: 35

Dette arbeidet er gjennomført som ledd i bachelorprogrammet i nautikk ved Høgskolen Stord/Haugesund. Studenten(e) står selv ansvarlig for metodene som er anvendt, resultatene som er fremkommet og konklusjoner og vurderinger i arbeidet.

Haugesund

2012

Vil Redningssselskapets økonomiske situasjon påvirke beredskapen langs kysten?

Robert Drønen

Øystein Guddal Kjeka

(Sign)

(Sign)

Veileder: Hilde Sandhåland

Gradering: Offentlig

Forord

Denne hovedoppgaven har blitt skrevet som en del av studieforløpet på Nautikkutdanningen ved Høyskolen Stord/Haugesund.

Tema for oppgaven ble valgt etter at det høsten 2011 var mye oppstyr i media rundt redningsskøyter som måtte legges i opplag. Oppgaven har vært krevende, men samtidig spennende og interessant å jobbe med. Vi har ved å utforske temaet fått bedre innsikt i hvordan beredskapen og redningsaksjoner foregår ved at vi fikk omvisning på Hovedredningssentralen på Sola.

Vi ønsker å takke veilederen vår for hjelp og gode råd om hvordan oppgaven skulle utformes. Takk til Bjørn Amundsen som har vært vår kontaktperson og faglig veileder i Redningsselskapet.

Takk til alle som har tatt seg tid til å stille opp for intervju, og ellers alle andre som har bidratt med hjelp til oppgaven.

Sammendrag

Bacheloroppgaven har som oppgave å finne ut følgende tema: “Konsekvenser for beredskapen langs kysten dersom Redningsselskapet ikke får innvilget det rammetilskuddet de har søkt om i de kommende årene.”

Temaet ble valgt høsten 2011 da det var mye mediaoppslag om at Redningsselskapet måtte legge redningsskøyter i opplag grunnet den økonomiske situasjonen. Ut fra dette ønsket vi å finne ut om dette ville ha konsekvenser for beredskapen langs kysten, og hva som ligger til grunn for den økonomiske situasjonen.

For å kunne besvare oppgaven valgte vi å benytte en kvalitativ forskningsmetode. Dette ble gjort ved intervjuer for å kunne få utdypende svar fra organisasjoner som benytter Redningsselskapets tjenester langs kysten.

Redningsselskapet fikk ikke det rammetilskuddet de søkte om fra Fiskeri- og Kystdepartementet for Statsbudsjettet 2012. Dette gjør at Redningsselskapet må finne andre inntektskilder, og senke kostnadene. En måte å senke kostnadene på er å ta redningsskøyter ut av dagens beredskap.

Resultatene viser at det er den totale beredskapen langs kysten som er viktig. Slik situasjonen er nå, har beredskapen blitt styrket på noen områder på bekostning av andre. Det er viktig å se den totale beredskapen som en enhet, hvor alle aktørene jobber for å berge liv og verdier. Å svekke Redningsselskapets beredskap ved å fjerne redningsskøyter vil kunne gå ut over responstiden, da ingen andre kan tilby en slik tjeneste med så mange hurtiggående fartøy.

Begrepsliste

Begreper	Ordforklaring
Barriere	En barriere er et virkemiddel for å hindre at uønskede hendelser oppstår (pro-aktiv), eller begrense skadeutfallet dersom en uønsket hendelse oppstår (reaktiv).
Blackout	Det at skipet er helt mørklagt, og at en ikke har mulighet til å drive skipet som følge av fullstendig brudd i kraftforsyningen.
International Maritime Organization	Er Forente Nasjoners organisasjon for sjøsikkerhet. Denne organisasjonen arbeider for å ivareta sikkerheten på sjøen og hindre forurensing av det maritime miljøet.
Nordmerke	Dette er et sjømerke som viser at det er tryggest å seile på nordsiden av merket.
Standby	Når en maskin er i standby er den klar til å startes umiddelbart ved behov.
Uønsket hendelse	”Med uønskede hendelser forstår vi hendelser som kan representere en fare for mennesker, miljø, økonomiske verdier, og spesielt samfunnsviktige funksjoner” (Aven et al., 2004, s.100)
Vedlikeholdsystem	Er en fellesbetegnelse på et databasert program som har til oppgave å forbedre og effektivisere vedlikeholdet.

Innholdsfortegnelse

Forord.....	i
Sammendrag	ii
Bildeliste	vi
Figurliste	vi
Tabelliste.....	vi
1. Innledning.....	1
1.1 Tema og forskningsspørsmål	3
1.2 Bakgrunn for valg av tema	4
1.3 Avgrensing av oppgaven.....	4
1.4 Oppgavens oppbygging.....	5
2 Teori.....	6
2.1 Tidligere forskning.....	6
2.2 Sikkerhetsteori.....	6
2.2.1 “Swiss Cheese Model”	6
2.2.2 ”The Unrocked Boat”	8
3. Metodepresentasjon	10
3.1 Forskningsdesign.....	10
3.2 Gjennomføringen av intervjuene.....	12
3.3 Dokumentstudie	14
3.4 Positive og negative sider.....	14
3.4.1 Positive sider.....	14
3.4.2 Negative sider	14
4 Fremlegging av resultater	17
4.1 Redningsselskapet	17
4.1.1 Beredskap.....	17
4.1.2 Forebyggende arbeid.....	18
4.1.3 Økonomi	18
4.1.4 Konsekvenser.....	18
4.1.5 Fremtid.....	19
4.2 Myndighetsinstanser.....	19
4.2.1 Beredskap.....	19
4.2.2 Forebyggende arbeid.....	20

4.2.3	Økonomi	20
4.2.4	Konsekvenser	21
4.3	Interesseorganisasjon	21
4.3.1	Beredskap.....	21
4.3.2	Konsekvenser.....	22
4.4	Intervjuer med brukergrupper	22
4.4.1	Beredskap.....	22
4.4.2	Forebyggende arbeid.....	23
4.4.3	Økonomi	24
4.4.4	Konsekvenser	24
4.4.5	Statlig overtakelse av Redningsselskapets tjenester	25
4.5	Oppsummering av resultater	26
5	Drøfting	27
5.1	Beredskap.....	27
5.2	Økonomi.....	29
5.3	Konsekvenser	31
5.4	Forebyggende arbeid	31
5.5	Statlig overtakelse av Redningsselskapets tjenester.....	32
6	Konklusjon.....	33
7	Forslag til videre forskning.....	34
8	Litteraturliste	I
Vedlegg 1:	Intervjumaler	III
	Intervjumal for Redningsselskapet.....	III
	<i>Beredskap</i>	III
	<i>Økonomi</i>	III
	Intervjumal for brukergruppe 1	V
	Intervjumal for brukergruppe 2	VII
	Intervjumal for Myndighetsinstans 1	VIII
	Intervjumal for Myndighetsinstans 2	IX
	Intervjumal for Myndighetsinstans 3	X
	Intervjumal for fokusgruppeintervju på redningsskøyten	XI
	<i>Dagens situasjon</i>	XI
	<i>Ved eventuelle endringer</i>	XI

Vedlegg 2: Svar til Farsund kommune	XII
Vedlegg 3: Svar til Stortinget, aug 2011.....	XIV
Vedlegg 4: Dekningskart innenfor 1 time.....	XVI
Vedlegg 5: Aktørene i sjøredningsberedskapen 2011	XVII

Bildeliste

Bilde 1- Redningsskøyten Ruth Opsahl. Foto: Robert Drønen.....	Forside
Bilde 2 - Emmy Dyvi rykker ut til hurtigruta "Nordlys", foto: Bruno Baliancin/Nytt i Uka. ...	1

Figurliste

Figur 1- Swiss Cheese Model (fritt etter James Reason).....	7
Figur 2- The Unrocked boat (fritt etter Reason, 1997)	8
Figur 3- Intervjuobjektene organisatoriske tilhørighet.....	11

Tabelliste

Tabell 1 - Inntektsoversikt 2010, Brutto regnskapstall i 1000 kr (Redningsselskapet, 2011) ...	2
Tabell 2 - Oversikt over intervju, sortert etter tidspunkt for gjennomføring	12
Tabell 3 - Oppsummering av resultater	26

1. Innledning

Den 15. September 2011 kl 09.20 kaller Hurtigruteskipet "MS Nordlys" opp Florø radio, og ber dem varsle redningsskøyten for assistanse. "Nordlys" står i brann utenfor Ålesund, og røykutviklingen er kraftig. Mannskapet ombord på redningsskøyten "Emmy Dyvi" fikk med seg meldingen, og brøt inn at de hadde hørt meldingen om hva som var skjedd. Kl 09.27 ankommer redningsskøyten hurtigruteskipet, hvor de allerede har lagt ut en slepetrosse, og mannskapet på redningsskøyten kan bare plukke den opp og feste slepet. I ettertid har det vist seg at dette var det siste mannskapet ombord på "Nordlys" fikk gjort før skipet fikk blackout. Klokken 09.48 hadde "Emmy Dyvi," ved hjelp av havnevaktens båt "Skansen," klart å dytte skipet inn til hurtigrutekaaien i Ålesund. Selv om ulykken førte til tap av to menneskeliv, mener kaptein på "Nordlys," John Findvik at det kunne gått mye verre dersom ikke redningsskøyten hadde vært så raskt på plass (Aarvik, 2011).



Bilde 2 - Emmy Dyvi rykker ut til hurtigruta "Nordlys", foto: Bruno Baliancin/Nytt i Uka.

Slike situasjoner som denne viser oss viktigheten av å ha en beredskap langs norskekysten, men det koster mye penger og ressurser. I 2010 hadde Redningsselskapet kostnader på ca 412 millioner kroner i drift, mot ca 370 millioner kroner i inntekt (Redningsselskapet, 2011). Dette førte til at de måtte benytte seg av ca 42 millioner kroner av sjøredningsfondet, utover handlingsregelen på 4 % for å få budsjettet i balanse. Sjøredningsfondet består av midler som Redningsselskapet la seg opp til sparing fra 2002, da de fikk beskjed om at automatdriften kom til å bli fjernet, og at Redningsselskapet måtte se seg om etter nye inntektskilder. Hensikten med dette sjøredningsfondet er å ha en sikkerhet for bruk i krisetider og ved ekstraordinært vedlikehold. Å måtte bruke mer av sjøredningsfondet enn det

handlingsregelen på 4 % tilsier for å få budsjettet til å gå i balanse, vil føre til at Redningsselskapet til slutt ikke har midler til uforutsette hendelser. Samme året som automatdriften ble fjernet, ble rammetilskuddet redusert fra 50 millioner kroner i 2006, til 40 millioner kroner i 2007. Det høyeste rammetilskuddet ble tildelt i 2005, da staten bevilget 60,1 millioner til Redningsselskapet. Rammetilskuddet har holdt seg ganske jevnt de siste årene, men ettersom behovet for støtte har økt etter at hovedinntekten deres ved automatdriften ble fjernet, får Redningsselskapet likevel ikke de midlene de har søkt om for å opprettholde dagens beredskap. I tillegg til det rammetilskuddet Redningsselskapet mottar fra Fiskeri- og kystdepartementet, blir 3,87 % av Norsk Tippings overskudd tildelt Redningsselskapet. Dette er en kompensasjon for overtakelse av automatmarkedet (Redningsselskapet, 2008).

I 2010 ble Redningsselskapet finansiert ved følgende:

Rammetilskudd fra Fiskeri- og kystdepartementet	42 000
Maritime inntekter – berging, assistanser, oppdrag	51 561
Medlemsinntekter	40 898
Lotteri og bingo	10 028
Testamentariske gaver og donasjoner	26 997
Støtte og gaver	23 481
Samarbeidsavtaler og sponsorinntekter	3 066
Kompensasjon fra Norsk Tipping	132 547
Annonse-, varesalg og kursinntekter	8 962
Innsamlingsaksjoner og andre inntekter	7 062
Småbåtregisteret	23 502
Sum inntekter og tilskudd	370 104

Tabell 1 - Inntektsoversikt 2010, Brutto regnskapstall i 1000 kr (Redningsselskapet, 2011)

Redningsselskapet utgjør en stor del av beredskapen langs kysten i Norge. Ut fra vedlegg 5 har Redningsselskapet vært involvert i 65,3 % av alle meldinger til Hovedredningssentralen (HRS). Hovedoppgavene til Redningsselskapet kommer tydelig frem i formålsparagrafen:

”Redningsselskapet har som sine fremste formål å redde liv og berge verdier på sjøen, samt å opprettholde og utføre søks-, rednings- og hjelpetjeneste langs den norske kyst og i tilstøtende havområder hvor det måtte oppstå behov for Redningsselskapets tjenester, og å

verne kystmiljøet. Redningsselskapet skal også drive opplysningsarbeid og forebyggende virksomhet for å bedre sikkerheten for sjøfarende.”(Redningsselskapet, 2011)

Ut fra denne formålsparagrafen kan vi forstå at hovedoppgaven til Redningsselskapet er en slags ”førstehjelp” for personer og skip i nød langs kysten, og at de ønsker å forbedre kunnskapen om det å ferdes på sjøen, slik at færre ulykker oppstår.

Redningsselskapet er en frivillig humanitær organisasjon. Det arbeidet Redningsselskapet gjør er basert på egne vurderinger av hva de mener er nødvendig, da det ikke foreligger noen spesielle krav til hvor stor beredskap de skal ha langs kysten. Redningsselskapets flåte består per april 2012 av 42 redningsskøyter, hvor 25 av disse er fast bemannet, og 17 er bemannet av frivillige. Redningsselskapet får de fleste av sine oppdrag fra HRS, som ligger direkte under Justis- og Beredskapsdepartementet, som har ansvaret for beredskapen i Norge.

1.1 Tema og forskningsspørsmål

Med utgangspunkt i overforstående diskusjon, vil formålet med denne oppgaven være å finne ut hva som vil skje dersom Redningsselskapet må drive med et underskudd, og hvordan brukerne mener de blir påvirket av de eventuelle konsekvensene langs kysten. Vi har derfor valgt å fokusere på følgende tema og forskningsspørsmål:

Tema:

Konsekvenser for beredskapen langs kysten dersom Redningsselskapet ikke får innvilget det rammetilskuddet de har søkt om i de kommende årene.

Forskningsspørsmål:

- *Hva blir konsekvensene for Redningsselskapets beredskapstjenester og forebyggende arbeid langs kysten, dersom de ikke får det rammetilskuddet de har søkt om?*
- *Hvilke konsekvenser vil dette kunne få for den totale beredskapen langs kysten?*

Med beredskap mener vi ”tiltak som skal bidra til å hindre at farlige situasjoner får utvikle seg til ulykker, eller til tiltak for å redusere konsekvensene når noe først har gått galt.” (Aven et al., 2004, s. 17)

Med forebyggende arbeid mener vi et arbeid som blir utført for å gjøre de som ferdes på sjøen oppmerksom på hvilke farer som kan oppstå, og hvordan en kan unngå disse.

Med rammetilskudd mener vi den støtten som blir utstedt av Fiskeri- og Kystdepartementet gjennom statsbudsjettet til Redningsselskapet. Dette skal være med å dekke deler av utgiftene til beredskap og redning, samt forebyggende arbeid.

Med brukere mener vi organisasjoner som arbeider for medlemmenes interesser langs kysten og organisasjoner som bruker Redningsselskapets tjenester der det er behov.

1.2 Bakgrunn for valg av tema

Slik utviklingen er i dag, vil skipsfarten bare øke i takt med det økonomiske markedet. Det kan også nevnes at det etter hvert blir åpnet for mer skipsfart igjennom Nordøstpassasjen, noe som vil føre til økt trafikk igjennom Norskehavet. Dette kommer som et resultat av klimaendringene og smelting av polis. En slik utvikling vil føre til flere og større fartøy vil passere, og dermed vil en ha et større behov for beredskap. Dette fordi det vil utgjøre en større utfordring i forhold til sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing (Prop. 1 s (2011-2012)). Om dette sees i sammenheng med den økonomiske situasjonen til Redningsselskapet, blir det et behov for en styrket beredskap, samtidig som at Redningsselskapet ikke får det rammetilskuddet de har søkt om. Derfor ønsker vi å finne ut om det vil få konsekvenser for beredskapen langs kysten fremover i tid. Uten en tilstrekkelig beredskap langs kysten ville det vært langt flere ulykker som ville fått fatale følger, enten for mennesker, økonomiske verdier eller miljøet.

Igjennom oppgaven har vi ønske om å få frem synet til brukerne av tjenestene til Redningsselskapet, og på denne måten finne ut og belyse hvilke konsekvenser som ville kunne påvirke dem. Vi ønsker også å få frem hva som ligger til grunn for tildeling av den støtten Redningsselskapet får av Fiskeri- og Kystdepartementet.

1.3 Avgrensning av oppgaven

Redningsselskapet mottar en kompensasjon fra Norsk Tipping som skal kompensere for automatdriften som ble tatt bort 1.juli 2007. Denne vil variere ut ifra hvor mye overskuddet til Norsk Tipping er fra år til år. Vi vil derfor avgrense oppgaven til rammetilskuddet som blir

regulert av Fiskeri- og Kystdepartementet. Grunnen til dette er at vi vil konsentrere oss om statens bevilgninger til Redningsselskapets arbeid langs kysten.

1.4 Oppgavens oppbygging

I kapittel 2 vil vi bruke teori og teoribegreper for å underbygge oppgavens tema. I kapittel 3 vil vi få frem hvilke metoder vi har brukt for å skaffe informasjon og data for å få besvart forskningsspørsmålene. Vi vil også fremme positive og negative sider ved metodene vi har brukt i oppgaven. I kapittel 4 vil vi fremlegge resultatene vi har fått ut ifra metodene vi har brukt. Kapittel 5 består av drøfting av resultatene, hvor vi vil diskutere resultater opp mot teoriene vi har brukt. Kapittel 6 vil bestå av konklusjonen.

2 Teori

I dette kapittelet vil vi forklare teoriene som er benyttet for å belyse oppgaven. Teoriene vi har valgt å benytte er ulike sikkerhetsteorier. Dette var naturlig, da beredskap vil være en sikkerhet for å unngå uønskede hendelser, eller begrense skadefallet av en uønsket hendelse.

2.1 Tidligere forskning

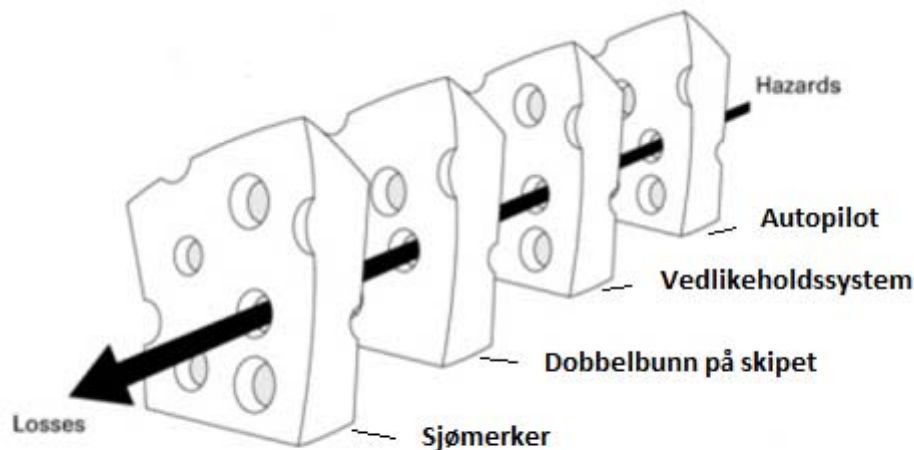
Ut fra hva vi har funnet gjennom søk på internett, i vitenskapelige artikkeldatabaser og ved å spørre vår kontaktperson i Redningssselskapet, har vi ikke funnet at det blitt gjort tidligere undersøkelser på dette temaet. En av årsakene til dette er at det ikke ble et stort tema før statsbudsjettet 2012 ble lagt frem.

2.2 Sikkerhetsteori

Vi har valgt å benytte sikkerhetsteori for å belyse denne oppgaven, og har fokusert på å bruke James Reason (1997) sine to modeller ”Swiss Cheese model” og ”The Unrocked boat.” For å underbygge teoriene har vi valgt å bruke Erik Hollnagel (1999) sine begreper og forklaringer relatert til barrierer.

2.2.1 “Swiss Cheese Model”

Beredskapen langs kysten vil fungere som en av flere barrierer for et skip, men den vil ikke være en pro-aktiv barriere. En pro-aktiv barriere vil i første omgang være skipets egne system som står for, ved å hindre at en uønsket hendelse oppstår. Eksempel på pro-aktive barrierer kan være: vedlikeholdssystem, elektronisk navigasjonsutstyr, skipets oppbygging, sjekklister og lignende. Beredskapen langs kysten vil i første omgang fungere som en reaktiv barriere, og slå inn etter at de andre barrierene har feilet og uhellet har oppstått. Dette kan beskrives med James Reason sin ”Swiss Cheese Model.”



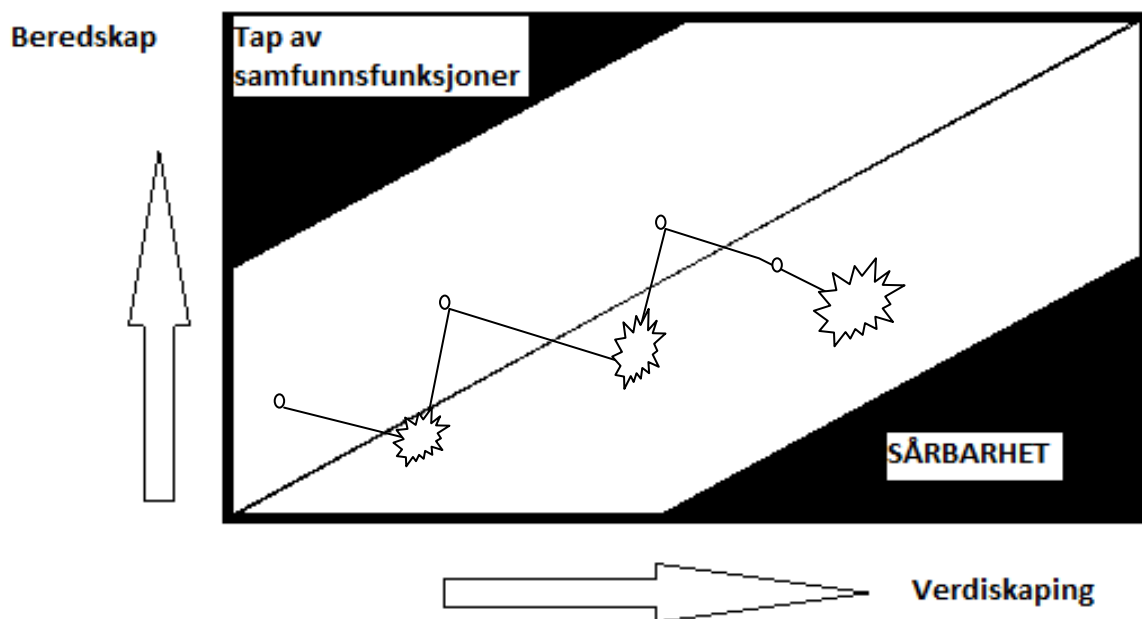
Figur 1- Swiss Cheese Model (fritt etter James Reason)

Som vi ser består figuren av flere lag med osteskiver. Hver enkelt osteskive er en barriere. De første barrierene her er skipets egne barrierer. Ut fra denne modellen, må flere av barrierene feile før en uønsket hendelse oppstår, og beredskapen langs kysten som den reaktive barrieren slår inn. Hullene i modellen er beskrevet som svakheter i barrieren. Hollnagel (1999) har i artikkelen "Accident Analysis and Barrier Functions" beskrevet de ulike typer barrierer som eksisterer. Begrepene som brukes for å skille mellom barrierene er materielle, immaterielle, funksjonelle og symbolske barrierer. En av barrierene i modellen til Reason (1997) vil kunne beskrives som en materiell barriere. Materielle barrierer er ment til fysisk å hindre at en uønsket hendelse oppstår, samtidig som det ikke skal være nødvendig for et menneske å aktivere barrieren. Eksempel her kan være dobbelbunn for å hindre utslipp, eller branndører for å hindre brannspredning. Immaterielle barrierer går mer på kunnskapen til navigatør og hvordan han bruker den. Han kan bruke ulike former for regler, lover, vedlikeholdssystem og retningslinjer. Dette er barrierer som må kunne utnyttes av navigatøren eller den som utfører arbeidet, og ingenting går automatisk. En symbolsk barriere vil være der for å fortelle at noe må gjøres og en vurdering må bli tatt. Denne barrieren vil være der for å fange oppmerksomheten til for eksempel navigatøren. Vi kan ta et sjømærke som eksempel. Dukker det opp et nordmerke i kartet under planlegging av seilassen, vil det være opp til navigatøren som planlegger, å ta hensyn til det. En annen barriere vil være den funksjonelle barrieren. En funksjonell barriere vil også være fysisk, men skiller seg fra den materielle ved at den må aktiveres for å fungere. Et eksempel kan være radaren ombord på et fartøy. Radaren er et krav ombord, men for at den skal være et hjelpemiddel må navigatøren selv stille den inn etter de forholdene som er i området (Forskrift om navigasjonshjelpemidler mm for skip, 1992)

De barrierene som nå har blitt nevnt vil alle være pro-aktive, da hensikten er at de skal forhindre at den uønskede hendelsen oppstår. Dersom disse barrierene svikter og en uønsket hendelse oppstår, vil den reaktive barrieren være til for å begrense skadefølget. I vårt tilfelle vil derfor beredskapstjenesten til Redningsselskapet fungere som en reaktiv-, og det forebyggende arbeidet en pro-aktiv barriere.

Det som vil være viktig å ta hensyn til, og som Reason har fått kritikk for ved sin modell, er at hendelsene kan være mer komplekse enn hva modellen indikerer. Figuren kan vise et for statisk bilde av en hendelse enn hva som i virkeligheten vil være tilfellet. Rekkefølgen på barrierene som feiler kan variere, og flere hendelser kan oppstå på en og samme tid. Samtidig kan ulike hendelser bygge opp under hverandre og barrierene kan svikte. Utfallet vil dermed ikke alltid være det samme. Reason sier også med figuren at det er svakheter i barrierene, men sier ingenting om hva disse svakhetene er, eller hvor de er. (Reason et al., 2006)

2.2.2 "The Unrocked Boat"



Figur 2- The Unrocked boat (fritt etter Reason, 1997)

Figur 2 viser oss prinsippet med "The Unrocked boat" (Reason, 1997). Figuren viser at dersom en bruker mye ressurser på å opprettholde en høy beredskap, vil dette kunne gå ut over viktige samfunnsfunksjoner. En vil da ha beveget seg for langt mot "tap av samfunnsfunksjoner" i figuren. Dersom en har for lite fokus på beredskap, men har høyt fokus på produksjon og verdiskapning i samfunnet, kan en risikere at en ikke er beredt

dersom en uønsket hendelse oppstår. Ut ifra figuren vil det mest gunstige være å finne den gyldne middelvei. Dette vil si at en har en god verdiskapning i samfunnet, samtidig som en har en beredskap som er høy nok til at samfunnet ikke skal bli for sårbart.

Teorien til Reason (1997) kan underbygges ved hjelp av Hollnagels "Efficiency-Throughness Trade-Off -" prinsipp (ETTO) (Hollnagel, 2009). Hollnagel beskriver ETTO-prinsippet ved at en må trekke slutninger ut fra begrenset tid og informasjon. Det må da prioriteres om et arbeid skal gjøres grundig eller effektivt. Dersom dette sees i sammenheng med figuren vil grundighet bety at en har høy beredskap. Ved å bruke mye ressurser for å opprettholde en høy beredskap, vil det kunne gå ut over verdiskapningen i samfunnet. Dersom en satser på effektivitet i samfunnet, vil en bruke ressurser på minst mulig tid for å skape mest mulig verdier. Dersom det da oppstår en uønsket hendelse, kan det være mulig at beredskapen har fått for lite fokus. En vil da ha redusert mulighet for å kunne hindre eller begrense utfallet av den uønskede hendelsen.

Hollnagel (2004) nevner i ETTO-regelen "Looks OK," at mange tenker at "*It looks fine to me, no real need to go into details. I take responsibility, of course*" (Hollnagel, 2004, s. 154). En rask avgjørelse om at alt er bra vil erstatte en grundig sjekk om tilstanden (Hollnagel, 2004). Dette utsagnet kan beskrive den nedovergående kurven på "The Unrocked boat," da det da ofte er slik at holdningene begynner å bli dårligere. Fokuset på sikkerhet og beredskap blir da svekket, og en beveger seg over mot et område hvor samfunnet blir sårbart. Et eksempel på dette kan være at en sjarkfisker som skal gå over Stad under dårlige værforhold. Han har muligheten til å vente til andre fartøy skal krysse, slik at han slipper å gå alene. Likevel velger han å krysse med det samme, og tenker som mange andre at "dette går bra, ulykker skjer ikke med meg." Da er sikkerhetsfokuset borte, og han setter seg selv i fare. Dersom folk tenker slik, vil det være nødvendig med en beredskap som reaktiv barriere for å begrense skadeomfanget dersom uhellet oppstår. (Hollnagel, 2004)

3. Metodepresentasjon

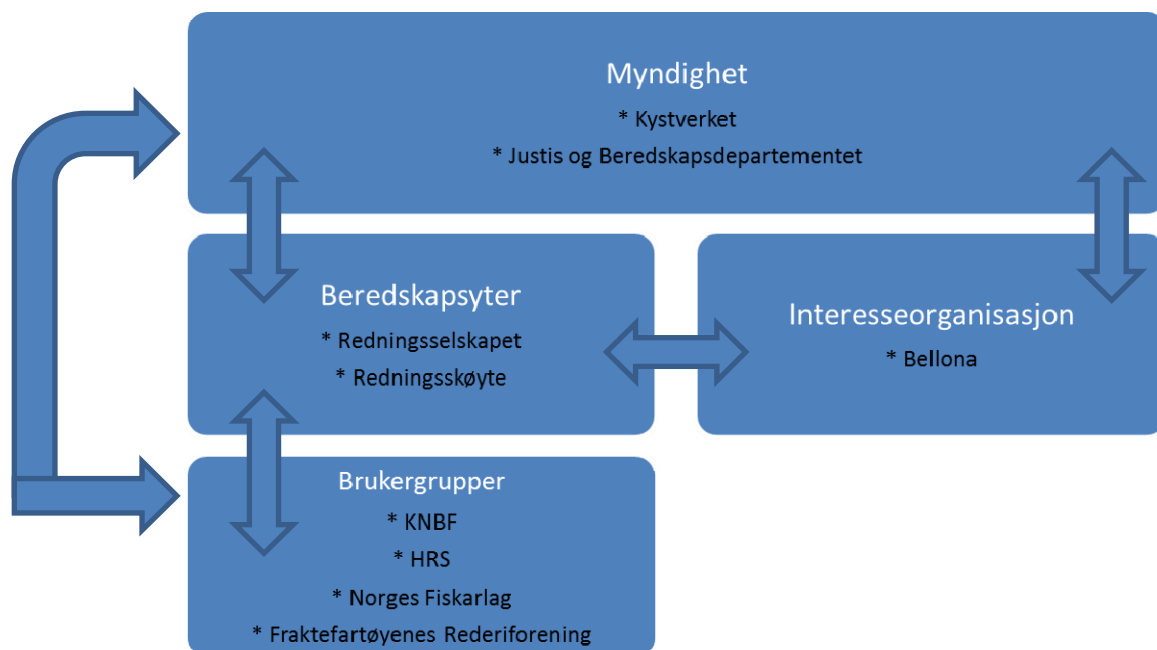
I dette kapitlet vil vi beskrive hvilke metoder vi har valgt å benytte for å belyse forskningsspørsmålene, samt kritisk drøfte de valgte metodene med tanke på positive og negative sider ved bruk av disse.

3.1 Forskningsdesign

Som nevnt i kapittel 2.1 har vi ikke funnet tidligere forskning knyttet til oppgavens problemstilling. Ut fra dette valgte vi å samle informasjon om temaet ved å benytte oss av den kvalitative forskningsmetoden. Vi foretok kvalitative intervjuer og et fokusgruppeintervju av aktuelle personer og organisasjoner som ville bidra til å belyse problemstillingen. I tillegg gjennomførte vi et dokumentstudie, da vi ble henvist til proposisjoner og brev fra Fiskeri- og Kystdepartementet.

Grunnen til at vi valgte å benytte oss av den kvalitative metoden og gjennomføre intervjuer, var at vi ønsket å få frem synspunktene til intervjuobjektene på en mer utdypende måte enn vi hadde klart ved å benytte en kvantitativ spørreundersøkelse. På denne måten ble det lettere å få informasjon ut av intervjuobjektet og la vedkommende greie ut om temaet.

Ut fra en samtale med representanten fra Redningsselskapet og ved å lese artikler, utarbeidet vi først spørsmålene som skulle brukes i intervjuet med Redningsselskapet. Dette for å få svar på hvilke konsekvenser som kunne dukke opp dersom den økonomiske situasjonen ikke endrer seg i fremtiden, med tanke på rammetilskuddene fra Fiskeri- og Kystdepartementet. Svarene vi fikk fra representanten fra Redningsselskapet, brukte vi til å utforme spørsmål til de andre intervjugruppene.



Figur 3- Intervjuobjektene organisatoriske tilhørighet

Figuren viser de ulike intervjugruppene som vi har valgt å bruke for å belyse oppgaven vår. Myndighetene står på øverst på figuren fordi de er bevilgende myndighet og ansvarlig for beredskapen langs kysten. Selv om HRS ligger i direkte linje under Justis- og Beredskapsdepartementet, har vi valgt å sette dem under "Brukergruppe." Dette har vi gjort, da Redningsselskapets tjenester blir benyttet i mange av hendelsene der HRS koordinerer. Vi har valgt å benytte piler til å illustrere hvordan de forskjellige gruppene påvirker hverandre. Dette for å vise at de ulike gruppene kan bli påvirket av de andres meninger og behov.

3.2 Gjennomføringen av intervjuene

Tabellen under viser en oversikt over hvem som ble intervjuet, hvilken intervjugruppe vi har plassert de under, hvilken intervju type som ble gjennomført, og når og hvor intervjuet ble gjennomført. Intervjuene ble gjennomført etter hvert som vi klarte å oppnå kontakt med de forskjellige organisasjonene.

Hvem	Intervjugruppe	Intervju type	Hvor, Når
Redningsselskapet	Beredskapsyter	Intervju	Bergen, 13.februar 2012
Bellona	Interesseorganisasjon	Telefonintervju	Haugesund, 14. mars 2012
Fraktestøynes Rederiforening	Brukergruppe	Telefonintervju	Haugesund, 15. april 2012
Kongelig Norsk Båtforbund	Brukergruppe	Telefonintervju	Haugesund, 16. april 2012
Norges Fiskerlag	Brukergruppe	Telefonintervju	Haugesund, 30. mars 2012
Redningsskøyten	Beredskapsyter	Fokusgruppeintervju	Haugesund, 31.mars 2012
Kystverket	Myndighet	Telefonintervju	Haugesund, 11. april 2012
Hovedredningssentralen på Sola	Brukergruppe	Intervju	Sola, 12. april 2012
Fiskeri- og Kystdepartementet	Myndighet	E-post	Haugesund, 11.april 2012
Justis- og Beredskapsdepartementet	Myndighet	E-post	Haugesund, 16. april 2012
Totalt antall intervjuer			10

Tabell 2 - Oversikt over intervju, sortert etter tidspunkt for gjennomføring

Vi valgte å gjennomføre ni intervjuer og et fokusgruppeintervju med forskjellige representanter. Representantene som ble valgt, er sentrale personer fra aktuelle myndigheter, organisasjoner og brukergrupper. Ettersom vi ønsket å få frem synspunktene til intervjuobjektet, la vi oss inn på en semi-strukturert intervjuemetode. Dette gav oss mer rom for å diskutere spørsmålene og komme med oppfølgingsspørsmål etter behov (Kruuse, 2008). Vi valgte likevel å utarbeide en intervjumal for å ha noen holdepunkter å gå etter, og for å sette en peker på hva vi i utgangspunktet har som tema. Spørsmålene ble utformet for å skaffe informasjon til å få besvart forskningsspørsmålene. Intervjumalen ble mer som et hjelpemiddel for at intervjuobjektet skulle kunne vite hva vi ville finne ut, men likevel kunne utdype temaet (Kruuse, 2008). Intervjumalene var ikke like for hvert intervju, da vi delte intervjuobjektene i forskjellige grupper og ansvarsområder. Intervjumalene er vedlagt som vedlegg 1.

Ved gjennomføringen av intervjuene valgte vi å ta to av intervjuene muntlig ved fremmøte på arbeidsstedet til representantene fra Redningsselskapet og Hovedredningsentralen på Sola. I tillegg til intervjuet på Sola fikk vi også en omvisning på HRS hvor vi fikk innsikt i hvordan de håndterte beredskapssituasjoner.

Vi valgte å foreta syv av intervjuene over telefon, men to av representantene ønsket å besvare spørsmålene over e-post. Dette gjorde at vi fikk gjennomført fem telefonintervjuer. Alle intervjuene ble tatt opp med båndopptaker, slik at vi kunne fokusere på å holde samtalen gående og stille utdypende spørsmål, istedenfor å notere. Grunnen til at vi valgte å bruke telefonintervju, var at det var dette som var mest praktisk å få gjennomført, da det var store reiseavstander til intervjuobjektene.

Fokusgruppeintervjuet ble foretatt med mannskapet ombord på en av redningsskøytene. Grunnen til at vi valgte å benytte et fokusgruppeintervju her, var at mannskapet skulle få frem sine synspunkter, og skape en diskusjon rundt beredskapsmessige forhold. Fokusgruppa bestod av 3 personer. Det ble utarbeidet en intervjumal, men denne ble ikke fulgt slavisk. Grunnen til dette var at vi ønsket å være fleksible i forhold til å opprettholde en god diskusjon og eventuelt kunne stille nye spørsmål for å få utfyllende svar.

Etter at alle intervjuene var gjennomført valgte vi å sende et sammendrag til representantene vi hadde intervjuet. Dette ble gjort for å få bekreftet at vi hadde forstått representantene riktig, og dermed få frem synspunktene på en riktig måte.

3.3 Dokumentstudie

Siden vi ble henvist til proposisjoner og brev fra Fiskeri- og Kystdepartementet, måtte vi bruke disse dokumentene for å besvare de spørsmålene vi hadde til dem. Vi leste dokumentene på en fortolkende måte, noe som gjorde at det ikke var det som stod ordrett, men det som lå bak som gav oss svar på spørsmålene vi ville ha besvart. (Johannessen et al., 2010)

3.4 Positive og negative sider

3.4.1 Positive sider

Ved å bruke kvalitative intervjuer, kunne vi på en god måte skaffe oss utdypende informasjon rundt temaet. Vi kunne da stille spørsmål som var relevante og spisset inn mot forskningsspørsmålene våre. På denne måten fikk vi hurtig samlet inn en stor mengde opplysninger med stor bredde ut ifra spørsmålene (Kruuse, 2008). Dette gav oss også mulighet for å komme med oppfølgingsspørsmål dersom det var uklarheter rundt svarene.

I de situasjonene hvor vi hadde intervju på arbeidsplassen til vedkommende, hadde vi muligheten til å sitte ansikt til ansikt med intervjuobjektet. Dette gav oss muligheten å få en mer fullstendig besvarelse. Vi kunne da observere kroppsspråk, merke oss hvordan intervjuobjektet reagerte på spørsmålene og hvordan vedkommende la frem sine svar. (Kruuse, 2008).

Fordelen med å gjennomføre et fokusgruppeintervju, var at vi her kunne benytte åpne spørsmål hvor intervjuobjektene kunne fortelle, komme med meninger og oppnå en diskusjon der vi ville være en moderator og ordstyrer. På denne måten ville vi få frem flere syn, hvor intervjuobjektene kunne sitte og argumentere for egne meninger. Dette gjorde at vi kunne få frem forskjellige sider av samme sak, og dermed fikk vi som intervjuere et bredere svar rundt temaet. Dette skapte en løsere form for intervju ved at vi pratet rundt et tema og på denne måten unngikk at vi som intervjuer spurte et spørsmål, hvor dette ble besvart før vi gikk videre til neste spørsmål.

3.4.2 Negative sider

Ved å benytte en kvalitativ metode for å finne svar på forskningsspørsmålene, får vi bare frem meningene til enkelte personer og ikke en større brukergruppe. Hadde vi valgt å benytte

oss av en kvantitativ spørreundersøkelse kunne vi nådd ut til enda flere brukere, men da hadde vi ikke fått den dybden i svarene som vi ønsket.

Selv om vi har satt oss godt inn i situasjonen, ut fra de data som ble funnet før vi foretok intervjuer, kan det ha vært at vi ikke fikk oversikt over alt. Dette kan ha ført til at vi gikk oss fast i våre egne oppfatninger, og dermed overså eller tolket intervjuobjektens meninger eller poeng på feil måte. En annen mulighet var at vi, selv om vi hadde bedt om å bli satt i kontakt med personer som har med temaet å gjøre, har intervjuet andre personer enn vi burde i de ulike organisasjonene (Kruuse, 2008). Vi har intervjuet organisasjoner som benytter seg av tjenestene til Redningsselskapet. Dette kan ha påvirket resultatene, da det kan være organisasjoner som vil det beste for Redningsselskapet. Det er da mulig at de ikke ønsker å uttale seg negativt, dersom det skulle være noe.

Som nevnt i kapittel 3.2 ble fem av intervjuene gjennomført over telefon. Situasjonen rundt et telefonintervju ble ikke like god, da vi ikke hadde muligheten for å vise like stor interesse overfor intervjuobjektet som vi kunne gjort ansikt til ansikt. Vi ville også miste den helhetlige situasjonen der vi kunne oppfatte kroppsspråk og hvordan intervjuobjektet reagerte på spørsmålene som ble stilt.

Da vi skulle transkribere det første intervjuet, ble det en del mobilstøy på opptakeren. Dette gjorde det vanskeligere å transkribere intervjuet enn vi hadde håpet på. Vi tok det til etterretning og brukte fasttelefon ved de neste telefonintervjuene. Da hadde vi eliminert et problem, og transkriberingen ble mer håndterlig.

Når en skal gjennomføre et fokusgruppeintervju kan en lett avspore fra temaet. Dette var også noe vi måtte tenke på underveis, og som ordstyrere da eventuelt føre samtalen inn på riktig tema igjen. (Johannessen et al., 2011) Ved gjennomføringen av intervjuet måtte vi ved enkelte tilfeller ta ordet og spore oss tilbake til temaet.

Siden vi fikk svar på e-post fra Justis- og Beredskapsdepartementet, og Fiskeri- og Kystdepartementet var ikke svarene så utfyllende som vi hadde ønsket. Vi måtte sende flere e-poster for å få svar på de spørsmålene vi ville ha besvart. Det kan være vi må ta selvkritikk i forhold til lite utfyllende svar, da spørsmålene kan ha vært for upresise. Det hadde derfor vært ønskelig om intervjuet kunne blitt tatt på telefon, slik at vi hadde hatt mulighet for å komme med oppfølgingsspørsmål eller presisering av spørsmålene ved behov. Fra Fiskeri- og Kystdepartementet ble vi henvist til å lese proposisjoner og svarbrev rundt temaet, noe

som gjorde at vi måtte foreta et dokumentstudie. Dette gjorde at vi måtte vi tolke dokumentene vi ble henvist til, for å finne svar på spørsmålene vi ville ha besvart. Vi kan derfor ha mistolket innholdet, og dermed belyst Fiskeri- og Kystdepartementets meninger på feil måte.

4 Fremlegging av resultater

I dette kapittelet tar vi for oss resultatene vi har fått fra intervjuene, og legger frem de ulike synspunktene til de ulike representantene. Resultatene er samlet og presentert i henhold til intervjugruppene vist i figur 3. Vi har valgt å fokusere på hvordan beredskapen kan bli påvirket i fremtiden dersom Redningsselskapet ikke får det rammetilskuddet de har søkt om. Vi valgte å holde brukergruppens uttalelser anonyme, da vi ikke fikk avklart fra alle om vi kunne publisere deres meninger med referanse til organisatorisk tilhørighet. Myndighetene er offentlige instanser med forskjellige ansvarsområder, hvor Justis- og Beredskapsdepartementet har ansvar for beredskapen, Fiskeri- og Kystdepartementet har ansvar for bevilgning av midler til Redningsselskapet, og Kystverket har som mål å gjøre kysten sikker og ren. De opplysningene vi har fått fra myndighetene er også i stor grad å finne i offentlige dokumenter. Vi valgte derfor å navnslette disse for å få en ryddig presentasjon. Bellona som eneste interesseorganisasjon lar seg lett identifisere, så vi har derfor med tillatelse valgt å navnslette de i resultatene.

4.1 Redningsselskapet

4.1.1 Beredskap

Vår representant fra Redningsselskapet mente at beredskapen slik den var i dag med redningsskøytene, redningshelikoptre, slepebåtberedskap og kystvakt, var rimelig god. Han viser til, med få unntak, at innen en time er store deler av norskekysten dekket innenfor en times seilas. Områdene som ikke ble fullstendig dekket var Finnmarkskysten, Nordland og kysten utenfor Nordmøre. For illustrasjon, se vedlegg 4. Dette ble også bekreftet av mannskapet ombord på den ene redningsskøyten. Bortsett fra disse områdene mente representanten fra Redningsselskapet at beredskapen var god.

Mannskapet ombord på den ene redningsskøyten var klar på at redningsskøytene kunne brukes til det meste, noe de også ble. Hovedsakelig besto likevel arbeidet av å være en førstestans i situasjoner. Det var den rollen de hadde i beredskapen, og de er ofte først på hendelsesstedet.

Representanten fra Redningsselskapet sa videre at det er mulig at beredskapen til Redningsselskapet er for stor. Dette begrunner han med at det ikke foreligger noen krav til

hvor stor beredskap Redningsselskapet skal ha langs kysten, men mente at de hadde lagt seg på et nivå som var etterspurt. I dag består flåten av 25 fast bemannede redningsskøyter, og 17 frivillige.

4.1.2 Forebyggende arbeid

Mannskapet på redningsskøyten sa at forebyggende arbeid var en viktig del av Redningsselskapets tjenester. Forebyggende arbeid vil kunne øke kompetansen til de som ferdes langs kysten. Dette er også med på å gi Redningsselskapet anerkjennelse. Forebyggende arbeid er en tjeneste som Redningsselskapet ikke vil sette i gang med mindre de i verste tilfelle klarer å gå i null på finansieringen. For å klare å dekke dette er de avhengig av sponsorinntekter fra næringslivet og støtte fra staten

4.1.3 Økonomi

Styret i Redningsselskapet har gitt beskjed om at i 2013 skal budsjettet gå i balanse, og det uten at en henter mer kapital fra sjøredningsfondet enn det handlingsregelen på 4 % tilsier. Målet er å kunne få et overskudd som kan øke kapitalen til sjøredningsfondet. En kan ikke bruke mer av sjøredningsfondet slik som er gjort til nå, da vil det tømmes over tid. Grunnen til dette er at sjøredningsfondet skal ligge som en sikkerhet for bruk i krisetider og til ekstraordinært vedlikehold, dersom en trenger midler raskt. Dette gjør at en må arbeide for å senke kostnadene og øke inntektene i Redningsselskapet for å beholde beredskapen slik den er i dag. Dette hadde også mannskapet ombord på den ene redningsskøyten fått et skriv om. Redningsselskapet klarer nok å øke inntekten litt og senke utgiftene også litt, men ikke nok til at de klarer å drive uten rammetilskuddet de har søkt om.

Representanten fra Redningsselskapet hevdet at en av grunnene til at de ikke får det rammetilskuddet de har søkt om, er at Redningsselskapet har penger i sjøredningsfondet.

Representanten mente at det ikke er tvil om at staten har råd til å skaffe disse 75 millionene Redningsselskapet ba om foran statsbudsjettet 2012. Representanten sier videre, at i forhold til den samfunnsnyten som overstiger 1 milliard kroner, blir de 75 millionene ikke så mye allikevel. Med dagens situasjon er Redningsselskapet avhengig av at folk gir dem gaver og penger til å skaffe nye båter.

4.1.4 Konsekvenser

Representanten nevnte at dersom en ikke får endret situasjonen og klarer å skaffe mer i inntekt, kan det bli behov for at Redningsselskapet må ta ut redningsskøyter og kutte på

forebyggende arbeid. I følge mannskapet ombord på den ene redningsskøyten, var det i første omgang ikke aktuelt å flytte stasjonene hvor redningsskøytene er plassert. Dette vil da føre til at de områdene hvor redningsskøyter blir fjernet vil få en økt responstid. Dette vil svekke den beredskapen som Redningsselskapet har i dag.

4.1.5 Fremtid

Representanten mente Redningsselskapet hadde den maksimale beredskapen de kunne få til med dagens økonomiske situasjon, og at videre utvikling kunne bli vanskelig fordi de har drevet med underskudd, og dermed ikke har mulighet til å kontrahere nye fartøyer. Den uforutsigbarheten Redningsselskapet opplever skaper også problem for videreutvikling av redningstjenesten. Redningsselskapet hadde planer om å utvide Redningskorpset i landet, men dette ble satt på vent siden de ikke visste hvor mye de ville ha til rådighet.

Redningsselskapet jobber hver dag med å finne nye måter å tjene penger på. Dette er alt fra nye måter å bruke skøytene på, til sponsorinntekter. De har blant annet vunnet noen ambulansébåtkontrakter på Helgeland og i Finnmark gjennom et datterselskap, hvor de i Helgeland har bygget ambulansébåter for å drive dette arbeidet. På sikt vil dette kunne gi inntekt som vil kunne gå til Redningsselskapet. Han nevner også det at en medlemsøkning også er med på å skaffe inntekt. Båtene brukes ellers til loskjøring, oljeberedskap, transportoppdrag og lignende, men dette kan ikke gå ut over hviletidsbestemmelsene, som også gjelder for redningsskøytene.

4.2 Myndighetsinstanser

4.2.1 Beredskap

Myndighetsrepresentantene mente at dagens beredskap er god, men det blir likevel påpekt fra samtlige myndighetsrepresentanter at en beredskap aldri kan bli god nok, og at en jobber alltid med å forbedre denne på en best mulig måte. Representanten fra Kystverket uttalte at deres beredskap var på det nivået som de hadde anbefalt til myndighetene. Denne anbefalingen var bygget på en miljørisikoanalyse hvor de hadde sett på en sannsynlighetvurdering og konsekvensvurdering. Dette gav svar på hvilket behov det var for utstyr, kompetanse, fartøysressurser og det som ellers måtte til for å løse en uønsket hendelse.

Representanten fra Justis- og Beredskapsdepartementet nevnte at det eneste kravet til en offentlig operativ redningsberedskap langs norskekysten, var redningshelikopterne "Sea King." Samtidig er det krav til alle offentlige etater med egnede ressurser deltar i redningsaksjoner, og herunder dekker sine egne utgifter. I tillegg blir kystflåten flittig brukt av HRS i hendelser hvor det er behov.

Det som ble nevnt som det største forbedringspotensialet i beredskapen til Kystverket var responstid. Tiden fra en får beskjed til en har utstyret på hendelsesstedet er noe de jobber med å få bedre. Dette blir gjort ved at en utfører øvelser, kursing og lignende for å øke kompetansen blant dem som kan bli involvert.

Myndighetsrepresentantene synes at Redningsselskapet er en viktig og god ressurs i beredskapen langs kysten. Ut fra proposisjon 1 S (2011-2012) fra Fiskeri- og Kystdepartementet, blir Redningsselskapet omtalt som en viktig aktør i den totale beredskapen langs kysten. I proposisjonen blir det blant annet nevnt at *"I 2010 stod Redningsselskapets skøyter for ca. 66 pst. av Hovedredningssentralens mobilisering av ressurser på sjøen til ulike aksjoner"* (Prop. 1 s (2011-2012), s.132)

4.2.2 Forebyggende arbeid

Slik vi tolker det ut ifra proposisjon 1 S fra Fiskeri- og Kystdepartementet, er Redningsselskapet sin rolle innenfor det forebyggende arbeidet viktig. Rammetilskuddet som blir tildelt årlig skal være med å støtte den videre utviklingen av det forebyggende arbeidet som Redningsselskapet utfører med spesiell vekt på barn og unge.

4.2.3 Økonomi

Redningsselskapet søkte om 75 millioner kroner for Statsbudsjettet 2012. Det ble først foreslått at Redningsselskapet skulle få et rammetilskudd på 44,4 millioner kroner via Statsbudsjettet 2012. Redningsselskapet gikk da ut med at, som resultat av for dårlig økonomi så de seg nødt til å ta to redningsskøyter ut av tjeneste. Etter dette ble de tildelt 10 millioner ekstra, ut over det som opprinnelig var foreslått i Statsbudsjettet. Dette gjorde at de til slutt fikk et rammetilskudd på 54,4 millioner. Slik vi tolker dette ut fra proposisjonen og brevene vi fikk fra Fiskeri- og Kystdepartementet, kan det se ut til at det er to årsaker som kan gi grunnlag for at Redningsselskapet ikke har fått det rammetilskuddet de har søkt om. Den ene grunnen er at Regjeringen har økt beredskapen på andre områder ved å etablere en indre kystvakten og bygget ut redningshelikoptertjenesten de siste årene. I tillegg har

slepebåtberedskapen blitt styrket i regi av Kystverket. Den andre grunnen er at Redningsselskapet har en finansformue på 700 millioner. Ut ifra denne finansformuen, statlig bidrag og deres inntektsgivende arbeid, må Redningsselskapet selv definere hvor mange fartøy de skal benytte langs kysten.

I følge representanten fra Justis- og Beredskapsdepartementet var det ikke blitt utført noen samfunnsøkonomisk vurdering av Redningsselskapet, han antok at Redningsselskapet ville komme godt ut av en slik analyse.

4.2.4 Konsekvenser

Representantene fra Kystverket og Justis- og Beredskapsdepartementet nevner at dersom en tar bort skøyter, vil dette være med på å svekke den beredskapen som finnes i dag.

Representanten fra Kystverket sier at det er uheldig dersom en tok bort to skøyter, men akkurat hvor kritisk det er for beredskapen totalt sett var vanskelig å si noe om. Dette fordi han ikke kunne si hva som ligger til grunn for Redningsselskapets valg av antall redningsskøyter.

4.3 Interesseorganisasjon

4.3.1 Beredskap

I følge vår representant fra Bellona, kan aldri beredskapen langs kysten bli god nok. Det er viktig at en bruker alle de tilgjengelige ressursene som en del av beredskapen, enten det er kystvakt, redningsskøyter, slepebåter, fiskebåter eller losbåter. Representanten fra Bellona mener det finnes for mange hull i beredskapen slik den er i dag, og dermed er ikke beredskapen god nok. Disse hullene er i følge vår representant blant annet i slepebåtberedskapen fra Lofoten og nedover vestlandet. Samtidig er det en økende oljeaktivitet nærmere land (Gjøa, Nordvest av Bergen, og Goliat utenfor Sørøya Hammerfest.) I og med det hadde blitt gjort mindre utbygging på land fra vestlandet og nordover, vil det være færre ressurser tilgjengelig, større avstander, og vanskeligere forhold etter hvert som en beveger seg lenger nord. Samtidig er ikke oljevernberedskapen moden for å eliminere miljøeffekten av oljesøl.

Representanten i Bellona nevnte at det finnes en rekke eksempler på at redningsskøyten har avverget flere havarier. Dette fordi de raskt har kunnet gripe inn og forhindre grunnstøtinger,

og dermed unngått oljeutslipp. Selv om redningsskøytene er små så har de gjort bergingsoppdrag på store godsbåter, da de har kommet inn og bremset avdriften mot land dersom det har vært maskinproblemer og lignende. De har også hatt flere oppgaver i forhold til oljevern, lostjenester, beredskap og slepeberedskap. Likevel får Redningsselskapet mindre betalt for den beredskapen de faktisk ekspederer, mente representanten fra Bellona.

4.3.2 Konsekvenser

Representanten fra Bellona mente at dersom Redningsselskapet blir nødt å sette to redningsskøyter på land fra september av, vil dette være uakseptabelt for beredskapen. Da i første omgang med tanke på sjøredning og menneskeliv.

Representanten fra Bellona er også veldig klar på det at de kritiserer regjeringens prioriteringer på sikkerhet og beredskap langs kysten, og at det er uakseptabelt at det skal være slik. Det å fjerne redningsskøyter vil være som å fjerne en ryggrad i norsk kystforvaltning og beredskap.

4.4 Intervjuer med brukergrupper

4.4.1 Beredskap

Ut ifra intervjuene vi hadde med brukergruppene fikk vi frem flere forskjellige meninger rundt temaet. Mange av representantene mente at det å ha Redningsselskapet slik det var i dag var viktig på flere måter. Likevel måtte en se beredskapen i en helhet, og at den stort sett var god. Det at Redningsselskapet kunne være der på så kort tid, og at de ofte var de første som kom til den uønskede hendelsen, var noe flere mente var viktig. De la også til grunn at beredskapen og responstiden aldri kunne bli god nok langs kysten, men denne førstehjelpen som Redningsselskapet kunne tilby var en viktig del av den som fantes i dag.

Representantene fra brukergruppa var klar på at de mange hurtiggående redningsskøytene til Redningsselskapet var det som gjorde dette mulig. En annen representant mente at når en fikk slike små og hurtiggående redningsskøyter, ville dette kunne gå ut over slepekapasiteten, og at de dermed ikke ville kunne ta de virkelig store slepeoppdragene. En av representantene poengterte også ganske klart at det var den totale beredskapen mellom de ulike ressursene som er grunnen til at beredskapen er bra i dag, og at dette samarbeidet er utrolig viktig. Det at en velger å betale for en type beredskap må ikke gå ut over de andre typene beredskap. Vi

kan ikke erstatte en båt med et helikopter. Å fjerne deler av denne totale beredskapen vil dermed svekke den.

Noen av representantene fra brukerorganisasjonene mente at det som var viktig var at avstandene og tiden mellom stasjonene i beredskapen ikke ble for store. Dette fordi en da ville kunne dekke kysten på minst mulig tid, og dermed ville kunne komme raskest mulig på hendelsesstedet. Den ene representanten mente at beredskapen lå på nedre grense ut ifra en kost- nyttevurdering, og at staten ikke var interessert i å betale for noe høyere beredskap enn dette. En annen av representantene la også vekt på at alle skip og båter som er i et område hvor det blir sendt ut nødmeldinger, er forpliktet i følge internasjonale lover å bistå med assistanse. Dette er krav som International Maritime Organization (IMO) har utarbeidet. Det vil være utrolig mange faktorer som spiller inn i situasjonen, men det viktige vil være å få responstiden kortest mulig uansett hvilke ressurser som blir benyttet. En av representantene la også vekt på at det var blitt gjort tiltak i de siste årene for å bedre beredskapen, og nevnte i denne sammenhengen at responstiden på helikopter var redusert, og at store skip som fører farlig last var flyttet til skipsleier lenger ut fra kysten. På denne måten vil slepeberedskapen ha lenger tid på seg før en uønsket hendelse vil oppstå.

Varsling ble nevnt som et tema fra flere av representantene. Det som gikk igjen var at folk ikke var flinke nok til å si ifra når ting gikk galt, med frykt for at de ikke hadde kontroll på hva som ble satt i gang, og at de var redd for å bli stilt til ansvar dersom hendelsen ikke var så alvorlig likevel. En av representantene mente det var mye viktigere å gi beskjed i forkant om at noe kunne få et uheldig utfall, enn å vente til en uønsket hendelse hadde oppstått. På denne måten ville en kunne korte inn responstiden.

4.4.2 Forebyggende arbeid

Da vi tok opp temaet forebyggende arbeid, fikk vi frem fra noen at dette var noe representantene syntes var en viktig del av Redningsselskapets arbeid.

En av representantene hadde også drevet holdningsskapende arbeid med Sjøfartsdirektoratet, så om de skulle tatt bort det forebyggende arbeidet, ville en ha gått med ryggen mot fremtiden.

I forhold til forebyggende arbeid, mente den ene representanten at dette var noe som Redningsselskapet ikke kunne slutte med. De hadde ikke råd til å drive bare sjøredning, fordi

forebyggende arbeid var noe han mente Redningsselskapet tjente penger på, og at dette bare ville forverre situasjonen slik den var i dag.

En av representantene mente at det offentlige måtte komme på bane og se den gode investeringen som blir gjort med tanke på forebygging. Det går ikke å flytte midler fra forebygging og over på redning, mente han. Det ville gå en liten stund, men på lang sikt vil det ikke være noe nytte i det. På lang sikt vil det holdningsskapende arbeidet ha mye å si for den samfunnsøkonomiske betydningen, mente han, og la til at han mente at samfunnsøkonomisk bidrar Redningsselskapet mye mer enn det vi ser direkte inne i hendelsene.

4.4.3 Økonomi

Representantene fra brukergruppa er alle enige om at noe må gjøres for å bedre økonomien til Redningsselskapet. Det nevnes at kostnader må kuttes, og at Redningsselskapet må finne andre måter å tjene penger på.

En av representantene sier det er begrenset hva Redningsselskapet skal kunne tjene penger på, ettersom de er en humanitær organisasjon. Han nevnte også at Redningsselskapet ikke hadde vært flinke nok til å finne andre inntektskilder da de fikk beskjed om å legge ned automatdriften. Tidligere var det også ildsjeler som arrangerte basarer og lotteri, men disse aktivitetene har blitt redusert.

Tre av representantene fra brukergruppa sier at myndighetene må ta tak og støtte opp om det arbeidet Redningsselskapet gjør. Det blir nevnt fra to av representantene at det for staten er en billig beredskap Redningsselskapet utfører, og at de generelt brukte mer ressurser enn de fikk betalt for.

Flere av representantene påpekte også at den samfunnsøkonomiske betydningen av det arbeidet Redningsselskapet gjør, den tilsvarer mange ganger det som staten støtter Redningsselskapet med. Problemet er at en får ikke noen offisielle tall på hvor mye staten potensielt sparer ved at en person eller et fartøy blir reddet. Da ser man ikke noen regnestykke på hvor mye beredskapen sparer samfunnet.

4.4.4 Konsekvenser

Det at to redningsskøyter kunne bli tatt ut av drift fra september, var noe som gav inntrykk på representantene fra brukergruppa. Noen mente at dette ville være med å svekke beredskapen i

forhold til at responstiden og avstandene ville bli større. Dette fordi de ikke trodde staten ville gå inn og legge opp til en erstatning der hvor redningsskøytene kunne bli tatt bort. Ut fra dette ville dermed en del av dagens beredskap bli borte. Den ene av representantene hadde større tro på at staten ville sette inn noe dersom det var behov for det i disse områdene. Enten ved å opprette noe selv, eller å kjøpe tjenester av andre. Representanten mente at Redningsselskapets trussel med å ta redningsskøyter ut av drift kunne slå begge veier, enten ved at myndighetene henter tjenester fra andre beredskapsressurser, eller øker rammetilskuddet til Redningsselskapet. Representanten sa også at dersom redningsskøyter ble tatt bort uten at staten etablerte noe tilsvarende, ville det kunne gi konsekvenser for de som ferdes langs kysten. Liv og verdier kunne gå tapt. En av representantene mente det at dersom Redningsselskapet ikke fikk de midlene de søkte om til neste år, ville den samme debatten om å legge redningsskøyter i opplag komme til å oppstå også da. Han hadde problemer med å forstå Fiskeri- og kystministerens konklusjon med at å fjerne to redningsskøyter ikke vil gå ut over beredskapen. Det begrunnet representanten med at ettersom du fjerner en ressurs på et område, så mener han at beredskapen helt klart blir svekket.

4.4.5 Statlig overtakelse av Redningsselskapets tjenester

Ut ifra om representantene trodde staten kunne få til noe tilsvarende av det som Redningsselskapet kunne tilby i dag, ble det sagt av flere at en ikke trodde dette ikke ville la seg gjøre. Ikke på grunn av penger, men det at staten ikke ville brukt så mange båter i beredskap langs kysten som det er i dag.

En av representantene mente likevel at penger ville være et hinder i en slik situasjon, ettersom staten allerede har problemer med å finansiere den beredskapen som er i dag.

En annen representant mente at staten ville kunne kjøpe tjenester fra andre, eller etablere noe selv. Representanten nevnte at det allerede fantes hurtiggående båter i kystvakten, så et alternativ var der allerede. Det ble videre sagt at det produktet som Redningsselskapet har i dag er mye bedre enn det staten noen gang vil kunne drive selv. De har ikke muligheten til å kunne ha så mange båter og kunne ta seg av lokale problemer slik det var nå, men han var også ganske klar på at den tjenesten som Redningsselskapet hadde etablert var noe de selv hadde funnet på. Det var ikke noe krav fra staten om at Redningsselskapet skulle ha et slikt apparat slik de hadde i dag. Det er staten og Justis- og Beredskapsdepartementet som har ansvaret for beredskapen her i landet, og det behovet Redningsselskapet har i dag, er mye større enn det rammetilskuddet de får fra Fiskeri- og Kystdepartementet dekker.

4.5 Oppsummering av resultater

Tema/ Gruppe	Beredskapsyter	Myndigheter	Interesseorganisasjon	Brukerorganisasjoner
Beredskap	<ul style="list-style-type: none"> • God • Forbedringspotensiale i forhold til avstander og responstid noen steder. • Redningsselskapet ligger på et nivå som er etterspurt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Økt beredskap på noen områder. • God, men kan aldri bli god nok. • Kun beredskapskrav til redningshelikoptre. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ikke god nok, og kan heller aldri bli det. • For store hull og avstander. • Utvidet oljevirksomhet der beredskapen ikke holder følge. 	<ul style="list-style-type: none"> • God, men kan aldri bli god nok. • Hull og store avstander langs deler av kysten. • Responstid er en viktig del av beredskapen. Må jobbes for å korte ned.
Forebyggende arbeid	<ul style="list-style-type: none"> • Viktig del av formålsparagrafen. • Øker sikkerhet og anerkjennelsen til Redningsselskapet 	<ul style="list-style-type: none"> • Viktig tiltak. • Rammetilskuddet skal være med på å videreutvikle. 		<ul style="list-style-type: none"> • Viktig for sikkerheten langs kysten. • Styrker kompetansen til de som ferdes langs kysten.
Økonomi	<ul style="list-style-type: none"> • Redningsselskapet kan ikke drive med underskudd. • Behov for å senke kostnader og øke inntekter. • Uforutsigbar økonomi som fører til vanskeligheter med videreutvikling. 	<ul style="list-style-type: none"> • Begrunner rammetilskudd med Redningsselskapets finansformue på 700 millioner og at beredskapen er økt på andre områder. 	<ul style="list-style-type: none"> • Høyere samfunnsøkonomisk nytte enn det blir betalt for. Mindre betalt enn den beredskapen som blir ekspedert. 	<ul style="list-style-type: none"> • Redningsselskapet må finne nye måter å skaffe inntekter. • Redningsselskapet bruker mer ressurser enn de får betalt for, dermed blir det en billig beredskap.
Konsekvens	<ul style="list-style-type: none"> • Kan måtte ta ut redningsskøyter. • Redusere andre tjenester som forebyggende arbeid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uheldig svekkelse dersom to redningsskøyter blir tatt ut. • Uvisst hvor kritisk det vil være for beredskapen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ikke akseptabelt å ta ut redningsskøyter fra beredskapen. • Vil føre til svekket beredskap. 	<ul style="list-style-type: none"> • Svekkelse av beredskapen dersom redningsskøyter blir tatt ut. • Færre redningsskøyter, større avstander og dermed lenger responstid. • Staten kan velge å bruke andre aktører.

Tabell 3 - Oppsummering av resultater

5 Drøfting

I dette kapittelet vil vi ta for oss resultatene som er presentert i forrige kapittel, for så å diskutere disse opp mot teori i forhold til problemstillingen vår.

5.1 Beredskap

Et av spørsmålene vi lot gå ut til alle representantene, var hvordan de mente beredskapen langs kysten var i dag, og hva som eventuelt burde vært gjort bedre. På dette svarte de fleste at beredskapen i dag er på et akseptabelt nivå. Mye av dette er takket være at Redningsselskapet har så hurtiggående redningsskøyter som de har, og dermed ofte er først på stedet. Dette er en egenskap som mange av de andre beredskapsyterene ikke kan måle seg med eller har tilgjengelig. Det som går igjen fra intervjurepresentantene, er at den førstehjelpen som Redningsselskapet kan utføre er det livsviktige. Skal vi se dette ut fra et teoretisk perspektiv, vil ”The Unrocked boat” av James Reason, nevnt i kapittel 2.2.2, kunne brukes som eksempel. Dersom samfunnet tenker at beredskapen langs kysten er god, samtidig som en har høy fokus på verdiskaping, vil dette kunne gi oss en synkende kurve som vist i figur 2. Da er samfunnet flyttet mot et sårbart område der fokuset på beredskap er mindre. Kan det at Redningsselskapet ikke får det rammetilskuddet de har søkt om i Statsbudsjettet 2012 ses i sammenheng med den synkende kurven og at beredskapen på denne måten blir svekket?

Dersom vi ser ut fra figuren, forstår vi det slik at dersom samfunnet beveger seg for langt mot det sårbare området og det oppstår en uønsket hendelse, vil fokuset på beredskap igjen bli økt. Slik går det i sykluser i følge modellen til Reason. Vi kan også se ”The Unrocked boat” i forhold til Hollnagels ETTO-prinsipp, hvor det fokuseres mer på effektivitet enn sikkerhet. Disse teoriene kan som nevnt i kapittel 2.2.2 knyttes sammen ved at det til slutt kan skje en uønsket hendelse. Selve teorien viser at samfunnet presser på for at skipene skal fullføre arbeidet de gjør mest mulig effektivt for å skape verdier. I slike tilfeller blir mannskapet satt i et dilemma hvor de må vurdere, for så å finne en middelvei mellom å gjøre et arbeid grundig eller effektivt. En blir da lett presset ufrivillig mot det sårbare området, og beredskapen kan bli svekket. Kan det da være at myndighetene prioriterer å effektivisere samfunnet for å øke inntektene, og at da beredskapen blir stilt i skyggen av dette?

Likevel sier de fleste at beredskapen aldri kan bli god nok. Det de mener da, er at responstiden i mange tilfeller er for lang. Myndighetspersonene hevder det til enhver tid jobbes for å korte ned. Da vi spurte representantene hvor lang responstiden burde være, kom det frem at det ble for mange variabler til sjøs. En av variablene som ble nevnt som viktige, var når folk varslet. Den ene representanten fra brukergruppa poengterte at det måtte ikke være noen økonomisk grunnlag for å vente med å varsle om man har problemer. Er man i tvil skal man gi beskjed. Gir en beskjed tidlig nok ved en hendelse, kan responstiden kortes ned. Som et eksempel på mangel på varsling, kan Full City nevnes. De lå i utgangspunktet til ankers, men begynte til slutt å dregge. Da trafikksentralen på Brevik tok kontakt med skipet, hevdet de at maskinen var i standby og at de hadde kontroll. Trafikksentralen tok kontakt flere ganger da de nærmet seg land, men fikk igjen samme beskjed, de hadde kontroll. Litt etter var katastrofen inntruffet og skipet hadde grunnstøtt. (Rakkestad, 2011) Hadde skipet i dette tilfellet gitt beskjed med det samme, så kunne sannsynligvis hendelsen vært unngått.

Da vi spurte representantene hvordan de så på Redningsselskapets tilstedeværelse langs kysten, fikk vi et veldig entydig svar på at det er en viktig ressurs for kystfolket og de som har sitt arbeid på havet. En av representantene fra brukergruppene la likevel vekt på at det arbeidet Redningsselskapet gjør, er et arbeid de har startet opp på eget ansvar, uten at myndighetene har pålagt dem å gjøre dette. Han mente at dersom Redningsselskapet ikke hadde råd til å drive som nå, kan det ende med at staten velger å hente inn tjenester fra andre aktører. Denne uttalelsen skaper rom for diskusjon, da flere av respondentene påpeker at myndighetene ikke ønsker å betale for den beredskapen som vi har tilstede langs kysten i dag. Hvordan vil myndighetene kunne betale andre for tjenesten, når de ikke ønsker å betale for det som allerede finnes? Dette er et spørsmål som flere har stilt oss, og som har fått oss til å lure på det samme.

Myndighetene på sin side begrunner at de ikke bevilger de midlene Redningsselskapet har søkt om ved hjelp av å vise til svarbrev til Farsund kommune og proposisjoner hvor de kommenterer Redningsselskapets økonomiske situasjon. Ut fra disse dokumentene tolker vi at Redningsselskapet får den støtten de får (54,4 millioner), fordi myndighetene har økt beredskapen andre steder. Som eksempler på dette nevnes å korte ned responstiden til redningshelikoptrene, etablering indre kystvakt og at de har økt slepebåtberedskapen i nord. Vi vil påpeke at dette er beredskapsressurser som mangler den hurtigheten som redningsskøytene har, og dermed går økningen ut over en beredskapen Redningsselskapet tilbyr. I tillegg er det sagt at Redningsselskapet har nærmere 700 millioner i

sjøredningsfondet, og dermed har nok til å klare seg. De sier også at Redningssselskapet må legge seg på den mengde beredskap de selv mener er hensiktsmessig med den økonomien de har tilgjengelig. I følge en av representantene fra brukergruppa, er dette helt feil måte å gjøre dette på. Som vi også nevnte, skal ikke det å øke beredskapen på et område på noen måte gå ut over beredskapen på et annet. En må hele tiden huske at det er den totale beredskapen som er viktig, og at dersom en blir nødt å fjerne to redningsskøyter som konsekvens av at staten har valgt å bruke ressurser på å øke beredskapen til kystvakten, vil dette kunne påvirke den totale beredskapen. Den beredskapen som Kystvakten står for er styrket, men den totale beredskapen vil være svekket siden en må senke beredskapen på andre områder. For å gi et eksempel på det, så kan vi bruke et stort fartøy som har mistet maskinkraft og driver mot land. I slike tilfeller vil det ikke ha noe for seg å endre responstiden for helikopteret, men det vil være viktig med et fartøy som kan være hurtig på stedet og i det minste kunne holde igjen fartøyet til tyngre slepekraft kommer til stedet. Et stort kystvaktfartøy kan ofte være for langt borte, og har ikke den samme hastigheten som en redningsskøyte. Det har derimot høyere slepekraft, og kan da ta over dersom redningsskøyta er tidlig nok på ulykkesstedet og holder et fartøy igjen. Har en person blitt hardt skadet på det samme fartøyet vil helikopterberedskapen også være viktig. Slik vi ser det så må altså den totale beredskapen være på et høyt nivå, og at et område av beredskapen ikke må gå på bekostning av et annet. Alle områder er viktige for den totale beredskapen, og de forskjellige beredskapsressursene har ikke alltid mulighet til å utføre de samme beredskapstjenestene. Dette ble vi også fortalt av ene brukerrepresentanten. Han mente at samkjøringen mellom de ulike redningsinstansene var utrolig viktig for at den totale beredskapen skulle fungere godt. Som nevnt tidligere i kapittel 2.2.1, kan vi se vi denne beredskapen ut fra James Reasons "Swiss Cheese Model." Dette for at redningsskøytene, redningshelikoptrene, slepebåter og alle andre fartøy som er med i den nasjonale beredskapen vil fungere som en reaktiv barriere. Dette er fartøy som blir dratt inn i situasjoner hvor oppgaven deres blir å begrense skadefallet etter at en uønsket hendelse har oppstått. Dette skjer først etter at skipets egne barrierer har feilet.

5.2 Økonomi

Fiskeri- og Kystdepartementet uttaler, slik vi tolker det ut fra et svar som ble skrevet til Farsund kommune 14. desember 2011, at Redningssselskapets 700 millioner i sjøredningsfondet er en av grunnene til at Redningssselskapet ikke får mer i støtte. Dette er

også en tolkning som representanten fra Redningsselskapet deler med oss. Sjøredningsfondet er til bruk i krisetider, for eksempel ved at det blir skader på en redningsskøyte og lignende. I tillegg har de en handlingsregel som sier at 4 % av fondet skal gå til drift av Redningsselskapet. Slik det var i fjor så gikk fondet med et underskudd på 42 millioner, og ikke et overskudd på 55 millioner som var budsjettet med. Dermed er det, slik vi tolker det, en uenighet mellom Fiskeri- og Kystdepartementet og Redningsselskapet om hva dette sjøredningsfondet faktisk skal brukes til. Det virker uansett tydelig at dette er en av grunnene for at Redningsselskapet ikke får mer i støtte. I tillegg skrev Fiskeri- og Kystministeren i vedlagt brev "Svar til Stortinget, aug 2011" at Redningsselskapet måtte se på hvilke inntektsgivende aktiviteter de ønsker å drive med. Dette er i følge vår representant fra Redningsselskapet noe som jobbes konstant med, og sier at de nå driver med loskjøring, oljeberedskap, ambulansedrift på sjøen, transportoppdrag og assistering i tillegg til den beredskapstjenesten de utfører. Likevel må kostnadene kuttes for at Redningsselskapet skal kunne få et sunt budsjett, og få en forutsigbar drift. Slik situasjonen er nå, har ikke Redningsselskapet mulighet til å planlegge videreutvikling av nye skøyter. I følge en artikkel på Redningsselskapets nettsider, hevdes det at Redningsselskapet bør bygge en ny fast bemannet redningsskøyte hvert år, slik at en skal kunne erstatte de som begynner å nærme seg 30 år (Larsen, 2011).

Redningsselskapet er involvert i 65,3 % av alle sjøoppdrag som HRS leder. I følge representanten fra Justis- og Beredskapsdepartementet var det de siste årene ikke gjort noen samfunnsøkonomisk analyse på det arbeidet Redningsselskapet gjør. Vi har derimot klart å finne en analyse som tar for seg årene fra 1999 – 2004 (Jean-Hansen, 2005). Denne analysen forteller oss til dels at et menneskeliv, uansett alder og tilstand, koster staten ca 20 millioner om det går tapt. I 2010 ble 18 menneskeliv berget (Redningsselskapet, 2011). Det tilsvarer da 360 millioner kroner bare på bergede menneskeliv. Ser du da også på kostnadene for opprydding av eventuelle miljøkatastrofer, og eventuelle skip som går tapt, så vil den samfunnsøkonomiske verdien være på over en milliard kroner. Om en da ser den samfunnsøkonomiske nytten i forhold til kostnadene å drive Redningsselskapet, ca 412 millioner (ser kun på kostnad, ikke i forhold til inntekt,) utgjør Redningsselskapet en større sikkerhetsbarriere langs kysten enn hva de får betalt for.

5.3 Konsekvenser

Redningsselskapet gikk høsten 2011 ut med at de så seg nødt til å legge to skøyter på land, da de ikke hadde råd til å drive slik de har gjort og gå med underskudd. Dette førte til mye oppslag i media, og organisasjoner og enkeltpersoner gikk ut og uttalte seg.

Redningsselskapet måtte få det de søkte om mente de. At så mange valgte å gå ut i media i sammenheng med dette, sier litt om hvor sterkt varemerket til Redningsselskapet er i den norske kystbefolkningen. Til og med Stortingspolitikere fra Arbeiderpartiet gikk i mot Fiskeri- og Kystministeren i denne saken (Strand, 2011). Etter dette bevilget Fiskeri- og Kystdepartementet 10 millioner ekstra, slik at Redningsselskapet da fikk 54,4 millioner i rammetilskudd. Dette førte til at Redningsselskapet hadde råd til å holde de to redningsskøytene i drift ut september. Hva som skjer etter dette er til nå uvisst, men brukerorganisasjonene vi har kontaktet er alle klare på at det vil utgjøre en trussel for folk som ferdes på sjøen dersom Redningsselskapet da tar redningsskøytene ut. Kommer da staten til å iverksette tiltak? Vi tenker at myndighetene kommer til å bli presset av befolkning og politikere i landet, og at utfallet til slutt blir at Redningsselskapet får den støtten de trenger for å opprettholde beredskapen. En av brukerrepresentantene bekymrer seg for Redningsselskapet fremtid når de begynner å snakke om å ta redningsskøyter ut, og nevner at det kan få konsekvenser for dem ved at staten velger andre til å gjøre jobben. Andre tror ikke dette vil være reelt, da oppslutningen til Redningsselskapet vil føre til at det blir så store aksjoner at Redningsselskapet får mer støtte. Angående utfallet av å fjerne to skøyter, er enigheten stor blant brukergruppene. Det vil bli et større dekningsområde, som igjen fører til lengre responstid.

5.4 Forebyggende arbeid

I følge vår representant fra Redningsselskapet, er en teoretisk mulighet for Redningsselskapet å kutte ut det forebyggende arbeidet, og kun fokusere på den førstehjelpsbiten som de driver i beredskapen. Da vi spurte de ulike representantene fra brukergruppene om hvilke tanker de hadde rundt dette, var svaret ganske entydig. En representant beskrev at å fjerne noe så viktig ville være som å gå med ryggen mot fremtiden, mens en mente at Redningsselskapet ikke hadde råd til å slutte med det, da det var en inntektskilde. Dette er i følge representanten fra Redningsselskapet ikke korrekt, da det forebyggende arbeidet er noe de i minste fall prøver å gå i null ved, og for å få dette til, må de ha sponsormidler fra næringslivet og støtte fra

offentlige myndigheter. Slik situasjonen er nå, har Redningsselskapet mindre midler, og det kan føre til at nye aktiviteter ikke blir startet. En av representantene fra brukergruppen ønsket å presisere hvor viktig det forebyggende arbeidet var for folk som ferdes langs og på kysten. Det å fjerne kostnadene fra det forebyggende arbeidet ville være kortvarig nytte, da han mente at den samfunnsøkonomiske nytten av denne tjenesten ville være så høy at det ville føre til kostnader for samfunnet over tid. Han sa at dessverre finnes det ikke noen tall på hvor mye denne tjenesten er verdt. Ettersom det ikke er noen statistikker på hvor mange liv som blir berget ved at folk har bedre holdninger, klarer vi ikke sette noe økonomisk tall på verdien av det forebyggende arbeidet. Dersom vi tar utgangspunkt i nyttekostnadsanalysen for årene 1999-2004, kan det forebyggende arbeidet spare samfunnet for 20 millioner kroner for hvert liv ikke går tapt som følge av god kunnskap.

5.5 Statlig overtakelse av Redningsselskapets tjenester

Vi valgte å stille representantene det teoretiske spørsmålet om hva de tror hadde skjedd dersom staten tok over de tjenestene som Redningsselskapet utfører. Meningene rundt dette spørsmålet var relativt entydige, og de fleste mente at tilbudet da ikke ville bli så bra som det Redningsselskapet tilbyr. En ville få færre fartøyer og mindre fokus på det forebyggende arbeidet. Samtidig er 17 av redningsskøytene frivillig, og hadde det blitt en statlig redningstjeneste ville de måtte begynne å betale for dem også for å opprettholde dagens antall. Det hadde blitt dyrere for staten å drive tjenesten selv, enn å betale for at Redningsselskapet utfører tjenestene. Det ble også poengtert at redningsskøytene som Redningsselskapet driver ofte er finansiert igjennom donasjon. Vi kan da stille spørsmålet, ville folk donert like store summer til et statlig selskap? En av representantene fra brukergruppa mente derimot at staten ville klare å drifte tjenesten helt fint, da de har en stor flåte selv. De måtte bare bemanne opp og bruke de ressursene de hadde tilgjengelig. Han la likevel vekt på at staten ikke hadde fått et like bra produkt som det Redningsselskapet leverer i dag.

6 Konklusjon

Temaet for denne oppgaven har vært å finne ut hvilke eventuelle konsekvenser det vil ha for beredskapen, dersom Redningsselskapet ikke får innvilget det rammetilskuddet de har søkt om i de kommende årene, og for å besvare forskningsspørsmålene tar vi for oss et og et:

Hva blir konsekvensene for Redningsselskapets beredskapstjenester og forebyggende arbeid langs kysten, dersom de ikke får det rammetilskuddet de har søkt om?

Ut fra drøftingen blir det vist at konsekvensene for Redningsselskapet vil være at de må senke kostnadene og øke inntektene. For å redusere kostnadene kan det bli aktuelt å ta to redningsskøyter ut av dagens beredskap. Redningsselskapet må se etter flere alternative metoder for å skaffe inntekter, men det må ikke gå ut over den beredskapstjenesten de i dag leverer.

Forebyggende arbeid er en av tjenestene som Redningsselskapet leverer i dag. Denne virksomheten blir ikke satt i gang uten at en har fått midler og støtte som å finansiere det. Færre forebyggende tiltak vil bli satt i gang, som følge av at Redningsselskapet ikke får det rammetilskuddet de trenger for å tilby de samme tjenestene i fremtiden.

Hvilke konsekvenser vil dette kunne få for den totale beredskapen langs kysten?

De fleste representantene vi har snakket med mente at dersom redningsskøyter blir tatt ut av dagens beredskap vil det kunne føre til at den totale beredskapen blir svekket. Det at andre beredskapsressurser ikke har fartøy med samme hastighet, og at avstandene mellom beredskapsfartøyene blir økt, fører til en lenger responstid. En lenger responstid kan føre til at en som trenger hjelp ikke får det tidsnok, og liv og verdier kan gå tapt. Slik vi ser det, er det ingen som har så mange hurtiggående redningsskøyter som Redningsselskapet har i dag, og dermed kan ikke de andre beredskapsaktørene levere den beredskapstjenesten Redningsselskapet kan tilby.

En må se beredskapen som en samlet enhet, som består av flere aktører hvor alle jobber for det samme, å berge liv. Det vil derfor bli feil å øke beredskapen på et område, for så å senke den på et annet område, da de forskjellige beredskapsaktørene vil ha forskjellig styrker.

7 Forslag til videre forskning

Ved utarbeiding av denne oppgaven har det dukket opp tema som vi mener bør forskes videre på. Følgende er de forslagene vi har:

- Utarbeide en ny nyttekostnadsanalyse av Redningsselskapets arbeid, da den siste er fra årene 1999-2004.
- Utarbeide et konkret krav til hvilken beredskap som skal være langs kysten. I dag er det kun krav til redningshelikoptre.

8 Litteraturliste

Aarvik, J.M. (2011) "Nordlys"-kaptein takker Redningsselskapet. Hentet 13.januar 2012 fra:

<http://www.redningsselskapet.no/Forside/%22Nordlys%22-kaptein+takker+Redningsselskapet.139012.cms>

Aven, T., Boyesen, M., Njå, O., Olsen, K.H. & Sandve, K. (2004). *Samfunnssikkerhet*. Oslo: Universitetsforlaget.

Fimreit, A.L., Lango, P., Lægreid, P. & Rykkja, L.H. (2011). *Organisering, Samfunnssikkerhet og krisehåndtering*. Oslo: Universitetsforlaget

Forskrift om navigasjonshjelpemidler mm for skip. (1992) *Forskrift om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip*. Hentet 23. april 2012 fra:

<http://www.lovdatabank.no/for/sf/nh/xh-19920915-0701.html#13>

Hollnagel, E. (1999). *Accident Analysis and Barrier Functions* (IFE/HRF/F-99/1121). Halden: Institutt for Energiteknikk

Hollnagel, E. (2004). *Barriers and Accident Prevention*. Aldershot: Ashgate Publishing Limited.

Hollnagel, E. (2009). *The ETTO principle: Efficiency-Thoroughness Trade-Off Why Things That Go Right Sometimes Go Wrong*. Farnham: Ashgate Publishing Limited.

Jean-Hansen, V. (2005). *Nyttekostnadsanalyse av Redningsselskapets arbeid for årene 1999 – 2004*. (TØI-rapport 812/2005). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.

Johannessen, A., Christoffersen L. & Tuft, P.A. (2011) *Forskningsmetode for økonomiske-administrative fag* (3. utg.). Oslo: Abstrakt forlag AS

Kruuse, E. (2008). *Kvalitative forskningsmetoder – I psykologi og beslægtede fag* (6. utg.). [s.l] Dansk Psykologisk forlag

Larsen, E. (2011) Må svekke beredskap og forebygging. Hentet 18. april 2011 fra:

<http://www.redningsselskapet.no/Forside/M%C3%A5+svekke+beredskap+og+forebygging.139386.cms>

Prop. 1 S (2011-2012). Oslo: Det kongelige Fiskeri- og Kystdepartement

Rakkestad, K. (2012). Miljøkrim. *Etterforskning av oljesøl – erfaringer fra Full City-forliset*.

Hentet 23. April 2012 fra: http://www.okokrim.no/miljokrim/nor/tidligere-utgaver/1_april_2012/artikler/etterforskning_oljesol_fullcity

Reason, J. (1997). *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Aldershot: Ashgate Publishing Limited.

Reason, J., Hollnagel, E. & Paries, J. (2006) *Revisiting the <<Swiss Cheese>> Model of Accident* (EEC Note No. 13/06). Bretigny-sur-Orge Cedex: Eurocontrol Experimental Centre

Redningsselskapet. (2008) *RS Årsrapport 2007*. Hentet fra:

<http://www.redningsselskapet.no/Om+oss/Redningsselskapet/%C3%85rsrapporter>

Redningsselskapet. (2011) *RS Årsrapport 2010*. Hentet fra:

<http://www.redningsselskapet.no/Om+oss/Redningsselskapet/%C3%85rsrapporter>

Rognsaa, A. (2003). *Prosjektoppgaven – Krav til utforming* (2.utg.). Oslo:

Universitetsforslaget AS

Strand, G.H. (2011, 14. november). Misnøye mot egen minister. *Sunnmørsposten*. Hentet 10. januar 2012 fra: <http://www.smp.no/nyheter/article396714.ece>

Vedlegg 1: Intervjumaler

Intervjumal for Redningssselskapet

Beredskap

- Hva synes du om dagens beredskap?
Oppfølging: Hvordan ville du ønsket at det skulle vert?
- Hvor kort mener du responstiden bør være langs kysten?
Oppfølging: Hvordan mener du at dagens økonomiske situasjon vil kunne påvirke responstiden i fremtiden?
- Når nordøstpassasjen åpnes for all trafikk, hvordan vil dette endre beredskapsbehovet i nordområdene?
Oppfølging: Hvilke konsekvenser mener du at reduserte rammetilskudd til redningssselskapet vil ha i denne sammenhengen?
- Hvordan er mulighetene for å gå fra fast bemannede til frivillige skøyter?
Oppfølging: Hvilke spesielle utfordringer ville dette eventuelt medført?
- Dersom Redningssselskapet fortsetter å gå med underskudd hvordan vil dette gå ut over beredskapen langs kysten?
Oppfølging: Hvilke andre av redningssselskapets oppgaver vil dette kunne påvirke?

Økonomi

- Hvilke begrunnelser gir staten for å ikke gi det rammetilskuddet dere ønsker?
Oppfølging: Hvordan ser mulighetene for økt rammetilskudd i fremtiden?
- Hvordan ser redningssselskapet på å skaffe inntekt via andre inntektsgivende aktiviteter?
Oppfølging: Hvordan er mulighetene for å dekke inn underskuddet via andre finansieringskilder?

- Hvordan vurderer redningsselskapet mulighetene til å bruke redningsskøytene til andre formål for å skaffe inntekter?
Oppfølging: Hvordan vil dette påvirke redningsselskapet sin beredskap?
- Hvor aktuelt er det med miljølektere under dagens økonomiske situasjon?
Eventuelt; Hvor mye mer trenger dere for å gjennomføre det?
- Hvordan er fremtidsutsiktene til redningsselskapet med dagens økonomiske situasjon? Da tenker vi i forhold til beredskapen?
Oppfølging: Hvor lenge kan dere drive slik situasjonen er nå?
- Hvordan er videreutviklingen av redningsskøytene med dagens økonomiske situasjon? Mtp. Typer, teknologi og lignende.
Oppfølging: Hvordan vil dette eventuelt påvirke redningsselskapet sine beredskapsoppgaver?

Intervjugal for brukergruppe 1

De siste årene har redningsselskapet drevet med underskudd, og samtidig fått mindre i rammetilskudd enn de hadde ønsket. I statsbudsjettet for 2012 gikk det også frem at redningsselskapet fikk mindre rammetilskudd enn de hadde søkt om. Dette skapte stor medialest, spesielt da redningsselskapet truet med å sette to redningsskøyter på land (Egersund og Skjervøy i Troms). Etter intervju med redningsselskapet fikk vi vite at de ikke kan fortsette å drive som nå og gå i underskudd. Vi har derfor valgt å finne ut om det har konsekvenser for beredskapen langs kysten, og hvordan brukerne av tjenestene til redningsselskapet blir påvirket av dette.

- Hva mener du kjennetegner en god beredskap langs kysten?
Oppfølging: Synes du beredskapen er tilfredstillende idag?
Oppfølging: Hvorfor/Hvorfor ikke?
- Hvordan blir redningsselskapets ressurser brukt av din organisasjon?
Oppfølging: Har dere eksempler hvor redningsselskapets tjenester har blitt brukt av deres organisasjon det siste året?
- Hva synes du om responstiden langs kysten i dag? Med responstid mener vi tiden fra Redningsskøyta har fått beskjed, til de er på hendelsesstedet.
Oppfølging: Kan du gi eksempler på situasjoner hvor noen i deres organisasjon har opplevd at responstiden er god eller dårlig?
- Om redningsselskapet ikke får mer støtte så må de legge to redningsskøyter i opplag fra September av, hva tenker du om det?
Oppfølging: Hvordan vil deres medlemmer kunne bli påvirket av at de to redningsskøytene i Egersund og Skjervøy i Troms blir satt på land?
- I følge redningsselskapet kan også flere redningsskøyter legges i opplag etterhvert dersom de ikke klarer å gå med overskudd i fremtiden. Hva er dine tanker rundt dette?
- Hva mener du om redningsselskapets tilstedeværelse langs kysten?
Oppfølging: Hvordan tror du det hadde blitt om staten tok over redningstjenesten langs kysten?

- Om staten tok over redningstjenesten langs kysten, hvilke fordeler og ulemper mener du dette ville innebære?
- Redningsselskapet sier de ikke kan fortsette å drive med underskudd fra år til år, og en teoretisk mulighet er at de kutter ut det forebyggende arbeidet og kun fokuserer på sjøredningen. Hva tror du dette hadde hatt å si for sikkerheten til sjøs?
- Har dere brukt andre redningstjenester enn redningsselskapet?

Oppfølging: I såfall hvor ofte?

Intervjugal for brukergruppe 2

- Hvordan synes du beredskapen er langs kysten i Norge i dag?
Oppfølging: Hvordan mener du at den bør være?
- Hvor lang responstid mener du at Norge bør ha langs kysten? Med responstid mener vi tiden fra fartøy eller helikopter har fått beskjed, til de er på hendelsesstedet.
- Om redningsselskapet ikke får mer støtte så må de legge to redningskøyter i opplag fra September av, hva tenker du om det?
- En teoretisk mulighet for å spare penger er å kutte ut det forebyggende arbeidet redningsselskapet idag gjør. Hva er dine tanker rundt dette?
- Hvor stor andel av redningsoperasjonene langs kysten blir utført av redningsselskapet? Har dere noen statistikker på dette som vi kunne fått?
- Hvordan tror du det hadde blitt om staten hadde tatt over den jobben redningsselskapet gjør idag?

Intervjugal for Myndighetsinstans 1

De siste årene har redningsselskapet drevet med underskudd, og samtidig fått mindre i rammetilskudd enn de hadde ønsket. I statsbudsjettet for 2012 gikk det også frem at redningsselskapet fikk mindre rammetilskudd enn de hadde søkt om. Dette skapte stor mediabilest, spesielt da redningsselskapet truet med å sette to redningskøyter på land (Egersund og Skjervøy i Troms). Etter intervju med redningsselskapet fikk vi vite at de ikke kan fortsette å drive som nå og gå i underskudd. Vi har derfor valgt å finne ut om det har konsekvenser for beredskapen langs kysten, og hvordan brukerne av tjenestene til redningsselskapet blir påvirket av dette.

- Hvordan synes du beredskapen er langs kysten i Norge i dag?
Oppfølging: Hva kan bli bedre?
- Hvilken type beredskap står dere for?
- Hvordan synes du responstiden i beredskapen er langs kysten idag? Med responstid mener vi tiden fra en får beskjed til en er ute på hendelsesstedet!
- Hva mener du om redningsselskapets rolle i beredskapen langs kysten?
- Om redningsselskapet ikke får mer støtte så må de legge to redningskøyter i opplag fra September av, hva tenker du om det?
- I hvilken grad bruker Kystverket redningsselskapet sine tjenester?
Eventuell Oppfølging: Har du noen eksempler?
- Ser du noen mulighet for at Redningsselskapet kan bli en del av oljeberedskapen langs kysten?
- Hvordan ser du mulighetene til å investere i høyhastighets-miljølekterene som redningsselskapet har sagt de kan være med å drive?

Intervjugal for Myndighetsinstans 2

De siste årene har redningsselskapet drevet med underskudd, og samtidig fått mindre i rammetilskudd enn de hadde ønsket. I statsbudsjettet for 2012 gikk det også frem at redningsselskapet fikk mindre rammetilskudd enn de hadde søkt om. Dette skapte stor mediablest, spesielt da redningsselskapet truet med å sette to redningsskøyter på land (Egersund og Skjervøy i Troms). Etter intervju med redningsselskapet fikk vi vite at de ikke kan fortsette å drive som nå og gå i underskudd. Vi har derfor valgt å finne ut om det har konsekvenser for beredskapen langs kysten, og hvordan brukerne av tjenestene til redningsselskapet blir påvirket av dette.

- Hvilke ytelseskrav stilles til beredskapen langs norskekysten i dag?
- I hvilken grad mener du at kravene blir oppfulgt med dagens kapasitet?
Oppfølging: Er beredskapen for høy idag?
Oppfølging: Hvordan synes du beredskapen bør være?
- Om redningsselskapet fortsetter å gå med underskudd så kan de bli nødt til å sette redningsskøyter på land, hva synes du om det?
- Hvordan vurderer du den samfunnsøkonomiske betydning til redningsselskapet?
- I en artikkel i Sunnmørsposten 14.11.2011 hevder de at AP sine egne stortingsrepresentanter går mot fiskeriminister Lisbeth Berg- Hansen, hva tenker du om dette?
- Hvilke vurderinger ble lagt til grunn når det ble vedtatt å ikke gi det rammetilskuddet som redningsselskapet søkte om i statsbudsjettet 2012?

Intervjumat for Myndighetsinstans 3

Vi har sett at de siste årene har Redningsselskapet mottatt mindre midler enn de har søkt om. Og nå for statsbudsjettet for 2012 så hadde Redningsselskapet søkt om 75 millioner, og så fikk de først tildelt 44.4 millioner kroner. Og etter en stund så fikk de 10 millioner i tillegg til det de fikk i utgangspunktet.

- I 2007 så var bevilgningen til Redningsselskapet 40 millioner. I 2006 var den 50 millioner, og i 2005 60,1 millioner. Hva er årsaken til denne nedgangen?
- Hva legger dere til grunn for den bevilgning som blir gitt til Redningsselskapet i 2012 når de søkte om 75 millioner?
- Hvordan ser fremtidsutsiktene ut for Redningsselskapet med tanke på bevilgninger fra Fiskeri- og kystdepartementet?
- Hva er årsaken til at organiseringen er slik at Redningsselskapet får bevilgninger fra Fiskeri- og Kystdepartementet, når det er Justis- og Beredskapsdepartementet som har ansvar for beredskapen i Norge?

Intervjumal for fokusgruppeintervju på redningsskøyten

Dagens situasjon

- Hvilke krav har dere til responstiden idag?
- Hvilke krav har dere til ansvarsområdet idag?
- Er beredskapen langs kysten god nok idag? Hva burde eventuelt gjøres annerledes?

Ved eventuelle endringer

Om ikke dagens økonomiske situasjon endrer seg så kan det bli et alternativ å legge redningsskøyter i opplag for å kunne få regnskapet til å gå opp. Og rundt dette så ser vi for oss at dette kan føre til endringer i hvordan beredskapen er idag.

- Hvordan tror dere responstiden vil endre seg dersom skøyter blir tatt ut av drift?
- Hva tenker dere i forhold til ansvarsområdet, vil dette endre seg?
- Har dere noen tanker rundt om ansvarsområdet kan bli større enn den kapasiteten dere har tilgjengelig?
- En teoretisk mulighet kunne vert å kuttet ut det forebyggende arbeidet, og kun satse på sjøredningen. Hvilke konsekvenser tror dere dette ville hatt for sikkerheten til sjøss?

Vedlegg 2: Svar til Farsund kommune



Statsråden

Farsund kommune
Postboks 100 4552
FARSUND

Deres ref
2011/361-20243/2011/SISA

Vår ref
201100728- /ILS

Dato
14. desember 2011

Ad. Regjeringens forslag til statsbudsjettet - kutt i bevilgningen til Redningsselskapet

Farsund kommune har i brev av 28. november 2011 uttrykt bekymring for at det i statsbudsjettet for 2012 er foreslått kutt i overføringene til drift av Redningsselskapet.

Redningsselskapet har en viktig rolle i den totale beredskapen langs kysten. Jeg kan opplyse at Regjeringa i Prop. 1 S (2011-2012) for Fiskeri- og kystdepartementet fremmet forslag om å bevilge 44,4 millioner kroner i rammetilskudd til Redningsselskapet. Dette forslaget er en videreføring med prisjustering av bevilgningen for 2011, og ikke noe kutt.

I forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2012 gikk Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Arbeiderpartiet, i samarbeid med meg, inn for å øke tilskuddet til Redningsselskapet med 10 millioner kroner. Denne økning innebærer at tilskuddet til Redningsselskapet for 2012 blir 54,4 millioner kroner.

Det statlige tilskuddet kommer i tillegg til de statlige midlene som gis på bakgrunn av overskuddet i Norsk Tipping. I tråd med forskrift om tilskudd til samfunnsnyttige og humanitære organisasjoner for spilleoverskuddet til Norsk Tipping av 12. juni 2009, fordeles 18 prosent av det årlige overskuddet fra spillevirksomheten i Norsk Tipping til ti samfunnsnyttige og humanitære organisasjoner. Dette er midler som gis som kompensasjon for bortfall av inntekter fra den tidligere spilleautomatvirksomheten.

Redningsselskapet omfattes av denne forskriften, og deres andel av disse midlene er 3,87

prosent, som i 2011 utgjorde om lag 133 mill kroner, som er deres andel av kompensasjonen for 2010. Denne kompensasjonsordningen videreføres også i 2012, men det er for tidlig å si hvor stort overskuddet i Norsk Tipping blir i 2011 og dermed nøyaktig hvor stor kompensasjon Redningsselskapet vil få utbetalt i 2012.

Det vises videre til at Redningsselskapet har inngått en samarbeidsavtale med Kystverket som kan gi mulighet for ytterligere oppdrag innen oljevern. Dette kommer i tillegg til at Kystverket kjøper lostransporttjenester av Redningsselskapet i enkelte regioner.

Ut fra de midler Redningsselskapet har disponibelt gjennom en finansformue på over 700 mill kroner, samt selv skaffer gjennom egen inntektsbringende aktiviteter, og statlig tilskudd, må selskapet selv definere det antall fartøy som kan benyttes langs kysten. For 2012-budsjettet er det statlige tilskuddet foreslått økt med 25 %, fra 43,3 mill kroner i 2011 til 54,4 mill kroner i 2012.

Jeg vil også understreke at både Kystvakten og redningshelikoptertjenesten har viktige roller i den norske redningsberedskapen. Dette er ressurser som må ses i sammenheng med Redningsselskapets rolle i arbeidet med å ivareta sjøsikkerheten. Etter min oppfatning gir de ressurser som Redningsselskapet, Kystvakten og redningshelikoptertjenesten samlet rår over en forsvarlig beredskap langs kysten.

Med hilsen
Lisbeth Berg-Hansen

Postadresse: Postboks 8118 Dep, 0032 Oslo
Kontoradresse: Grubbegata 1 Telefon: 22 24 64 00 Telefaks: 22 24 95 87

Org. nr.: 972 417 815

Vedlegg 3: Svar til Stortinget, aug 2011



Statsråden

Deres ref

Vår ref
201000924- /ILS

Dato
15. august 2011

Situasjonen for Redningsselskapet

Jeg viser til brev av 14. juni 2011 om situasjonen for Redningsselskapet.

Innledningsvis vil jeg fullt ut slutte meg til at Redningsselskapet er en viktig aktør innen beredskapen langs kysten. Det ytes derfor også støtte til selskapet over statsbudsjettet.

Utgangspunktet for denne støtten bygger på en avtale fra 1996, som også er forelagt Stortinget. I henhold til denne avtalen skal Staten v/Fiskeri- og kystdepartementet yte et tilskudd til NSSR for å opprettholde et beredskapsnivå. Det er et mål for regjeringen at det statlige rammetilskuddet skal bistå i selskapets innsats innen den aksjonsrettede redningstjenesten og det ulykkesforebyggende arbeidet innen kystforvaltning. Tilskuddet skal dekke en andel av Redningsselskapets driftsutgifter forbundet med søk-og redningsberedskapen.

Redningsselskapets virksomhet kan imidlertid ikke vurderes uten å ha med seg de øvrige aktører med oppgaver innen redningstjenesten. Regjeringen har styrket bevilgningene til så vel indre kystvakt som redningshelsekoptertjenesten betydelig de senere årene. Dette hører med i totalbildet når beredskapen langs norskekysten skal vurderes.

I tillegg kan nevnes at Redningsselskapet de siste årene har fått nye fartøyer med høyere fart og dermed større mobilitet enn tidligere.

Slepebåtbereidskapen under Fiskeri- og kystdepartementets budsjett er også styrket de senere år, ved at det foruten Nord-Norge nå også er etablert en beredskap på Sørlandet og på

Vestlandet.

Redningsselskapet har for 2011 fått bevilget 43,3 millioner kroner over Fiskeri- og kystdepartementet sitt budsjett. For foregående år var bevilgningen 42 millioner kroner. I tillegg til dette tilskuddet får Redningsselskapet kompensasjon for bortfall av inntekter fra den tidligere spilleautomatvirksomheten i selskapet. 18 prosent av overskuddet fra Norsk Tipping går til samfunnsnyttige formål, hvor Redningsselskapet er en av flere organisasjoner som mottar tilskudd. Redningsselskapet får etter avtale mellom staten og de frivillige organisasjonene 21,5 prosent av dette beløpet. Denne prosentsatsen bygger på organisasjonens andel av det samlede overskuddet fra gevinstautomater i 2001, og i 2009 ble dette 132,6 millioner kroner. I tillegg fikk selskapet 2,373 millioner kroner i momskompensasjon for 2009.

Samlet ligger tilskuddet fra det offentlige til Redningsselskapet nå på ca 175 millioner kroner i året, men størrelsen på tilskuddet vil kunne variere noe, ettersom en del av det er avhengig av spilleoverskuddet hos Norsk Tipping.

I tillegg til midler over statsbudsjettet må selskapet også vurdere egne inntektsgivende aktiviteter. Jeg vil også gjøre oppmerksom på at Redningsselskapet har en betydelig finansformue på ca 700 millioner kroner.

Det er også inngått en avtale mellom Kystverket og Redningsselskapet hvor man skal se på mulige samarbeidsflater, og det er innledet et konkret prosjekt knyttet til selskapets rolle innen oljevernberedskapen.

Fra departementets side har vi en dialog med Redningsselskapet blant annet om den økonomiske situasjonen for selskapet. Ledelsen i Redningsselskapet var i møte her i departementet den 21. februar i år, og av temaer som ble drøftet var blant annet økonomi. Vi vil videreføre denne dialogen, og planlegger nå å ha et nytt møte med selskapet tidlig i høst.

Med hilsen
Lisbeth Berg-Hansen

Postadresse: Postboks 8118 Dep, 0032 Oslo
Kontoradresse: Grubbegata 1 Telefon: 22 24 64 00 Telefaks: 22 24 95 87
Org. nr.: 972 417 815

Vedlegg 5: Aktørene i sjøredningsberedskapen 2011

Hovedredningsssentralenes mobilisering av ressurser til redning, berging, søk og assistanser på sjøen

Ressurser	HRS Sør	HRS Nord	HRS Totalt	Andel
Redningsselskapet	1164	389	1553	65,33 %
330-skvadronen	264	76	340	14,30 %
Kystvakten	74	51	125	5,26 %
Røde Kors båt	84	0	84	3,53 %
Losbåt	51	12	63	2,65 %
Politibåt	62	1	63	2,65 %
Brannbåt	54	2	56	2,36 %
Legeskyssbåt	7	11	18	0,76 %
Ambulansebåt	31	0	31	1,30 %
Skyssbåt	3	1	4	0,17 %
Taubåt	4	10	14	0,59 %
Andre	6	20	26	1,09 %
Sum	1804	573	2377	100,00 %

Mottat 02.05.2012 fra Redningsselskapet