



UiT Norges arktiske universitet

Fakultet for Naturvitenskap og Teknologi

Kystfiske – Sikkerhet uten forankring?

En kvalitativ studie av sikkerhetskultur i kystfiskeflåten

Marius Storli

Masteroppgave i Samfunnssikkerhet SVF-3920, Juni 2022

Innhold

1. Sammendrag	3
2. Forord	4
3. Introduksjon	5
3.1 Innledning.....	5
3.2 Bakgrunn	7
4. Teori	11
4.1 Risikopersepsjon	11
4.2 Sikkerhetskultur	13
4.3 Collaborative Management	14
4.4 Interessentanalyse.....	16
5. Metode.....	19
5.1 Intervju	19
5.2 Dokumentanalyse	22
5.3 Troverdighet	23
5.4 Etikk	23
6. Empiri.....	25
6.1 Sikkerhet og regelverk	25
6.1.1 Regelverk	25
6.1.2 Fiskernes forståelse av sikkerhet.....	26
6.2 Subjektiv oppfattelse av Helse, Miljø og Sikkerhet	29
6.3 Kommunikasjon i sikkerhetskulturen	33
6.4 Risikovillighet	35
6.5 Statistikk.....	38
7. Drøfting	39
7.1 Risikopersepsjon.....	39
7.1.1. Hva preger fiskernes risikopersepsjon?.....	39

7.1.2 Hvordan ser samfunnet på fiskernes risiko?.....	42
7.2 Hvordan preger fiskernes risikopersepsjon sikkerhetskulturen deres?	43
7.3 Har utdanning noe å si for sikkerhetskulturen til fiskerne?.....	45
7.5 Hvordan påvirker dialogen mellom fiskerne og myndighetene sikkerhetskulturen deres?	48
8 Avslutning og Konklusjon	51
8.1. Konklusjon.....	51
8.2. Forslag til videre forskning	52
Figurliste.....	53
Referanser.....	54
Vedlegg	57
Vedlegg A: Samtykkeskjema	57
Vedlegg B: Intervjuguide	61

1. Sammendrag

Jeg ønsket å forske nærmere på hvordan sikkerhetskulturen er hos fiskerne og hvilke faktorer som påvirker dem. Formålet er å finne ut om det er manglende fokus på sikkerhet og dårlig sikkerhetskultur som er årsaken til at antall ulykker ikke går ned.

Fiske og fangst har til alle tider vært grunnlaget for arbeid og bosetting langs kysten. (fiskeridepartementet, 2021)

For de som sitter på land og venter på en fisker som skal komme hjem, har uvissheten om hva som foregikk på havet, farene som truet og det faktum at mange fiskere forsvant under arbeidet på havet har i all tid påvirket synet på fiskeryrket.

Denne frykten og uvissheten er ikke uten grunn. Statistikk viser at fiskeri har vært og fortsatt er et av de farligste yrkene i Norge. Det er ikke bare skade og tap av menneskene som jobber med fiskeri som gjør dette temaet viktig å forske på. Tap av fiskere i ulykker skaper et samfunnsmessig problem ved at barn mister en av foreldrene, den andre forelderen kan få behov for bistand fra staten og det brukes ressurser til redningsaksjoner.

Til tross for at det gjennom de siste tiårene har blitt innført flere forskrifter og regler som skal bidra til å gjøre fiskeryrket sikrere, viser statistikken likevel at antall ulykker ikke går ned.

Dette førte meg til følgende problemstilling:

Hva kjennetegner risikopersepsjon hos kystfiskerne og hvordan preger dette sikkerhetskulturen deres?

Ved bruk av teori om risikopersepsjon og sikkerhetskultur ønsker jeg å forske på hvordan fiskerne opplever yrket sitt selv. Så ønsker jeg å bruke teori om collaborative management for å se på om fiskernes forhold til myndigheter og regelverk har noe å si for sikkerhetskulturen.

Oppgaven har vist at det er et sprik mellom hva fiskerne mener med god sikkerhetskultur og hva myndighetene definerer. Oppgaven presenterer funn som viser hvorfor dette oppstår.

2. Forord

Denne masteroppgaven er avslutningen på et toårig studieprogram som ble litt spesielt som følge av pandemien. Til tross for store begrensninger i mulighetene for forelesninger, har UIT Norges Arktiske Universitet vist handlekraft og fleksibilitet for å tilpasse forelesningene slik at studieløpet kunne gå som normalt tidsmessig. Kombinasjon av digitale og fysiske forelesninger har bydd på utfordringer, men både studieledere, forelesere og studenter har bidratt til at studietiden har forløpt på en god måte.

Det å skrive denne oppgaven har vært lærerikt. Tematikken om sikkerhetskultur for kystfiskere er noe som jeg er opptatt av både som privatperson og yrkesaktiv. Det å kunne studere dette nærmere ved bruk av den teoretiske forankringen i studiet, har gitt meg stor lærdom om temaet. Til sammen ble oppgaven på 18606 ord.

Oppgaven ville ikke vært mulig å bygge opp på denne måten uten velvillige informanter i to forskjellige fiskerisamfunn i Nord-Norge. Med stor iver stilte de opp og fortalte utfyllende om yrket sitt, opplevelser de har erfart og hvorfor de er så glade i yrket sitt, langt ut over det som intervjuguiden la opp til.

Jeg vil takke veilederne mine, Maria Hammer og Svein Storbakk for uvurderlig samarbeid i tiden med oppgaven. Uten samtaler, diskusjonene, veiledningene og støtten ville ikke det ikke vært mulig å komme i mål med denne oppgaven.

Jeg vil også takke mine barn og min kone som støtter meg og legger til rette for at jeg skal kunne studere ved siden av jobben. Uten denne støtten hjemmefra ville det ikke vært mulig å bruke så mye tid på studier at jeg kunne fullført.

Tromsø, 1. Juni 2022

Marius Storli

3. Introduksjon

3.1 Innledning

Statistikken viser at antall ulykker på fiskebåt i Norge gått svakt ned (Sjøfartsdirektoratet, sdir.no/veiledninger/opphevede-forskrifter, 2014). Samtidig har antall fiskere også gått ned (Johansen, 2022) så når disse statistikkene slås sammen, ser vi at antall ulykker i bransjen reelt ikke har gått ned. Dette til tross for at man har implementert lover og forskrifter som skal gjøre yrket tryggere. Dette har ikke lyktes.

Ulykkesstatistikken viser at type ulykker har endret seg fra tidligere da det var flere dødsulykker i statistikken enn de senere år der antall skader har økt. (Sjøfartsdirektoratet, sdir.no/ulykker-risiko-skader, 2020)

I 1903 kom den første loven om skipssikkerhet. Denne er blitt fornyet opp gjennom tiden, senest i 2007, der det stilles krav om blant annet sikkerhetsstyringssystem på norske fartøyer.

I 1968 kom den første forskriften som omhandlet sikkerhet på fiske- og fangst- fartøy. Dette var *Forskrift om bygging av fiske- og fangst- fartøy* (Sjøfartsdirektoratet, sdir.no/veiledninger/opphevede-forskrifter, 2014). Denne forskriften stilte krav til hvordan fiskefartøyene skulle bygges på sikker måte. Forskriften gjaldt alle fiskefartøyer, og kravene i forskriften var differensiert i størrelsesgrupper av fartøyer.

Videre kom forskrift om sikringstiltak på skip i 1979. Denne ble fornyet i 1991, da også forskrift om radioanlegg og vedlikehold av nødpeilesender kom.

I dag er fiskeflåten delt opp etter størrelser på fartøyer. Havfiskeflåten omfatter store fartøyer som bruker redskaper som not og trål. Disse er over 500 bruttotonn, har mannskap på 10-20 personer og drives av en rederiorganisasjon på land (Hallenstvedt, 2021).

Under disse, har vi en mellomklasse av stor kystfiskeflåte. Fartøyene i denne klassen er både over og under 500 bruttotonn, har mannskaper på 8-15 personer og bruker redskaper som trål, not og snurrevad (Hallenstvedt, 2021).

I kystfiskeflåten er det fartøyer utelukkende under 500 bruttotonn. Disse er imidlertid også oppdelt i flere nivåer, med fartøyer over og under 15 meter. Disse fartøyene drives av enkeltpersoner som eier og drifter fartøy på en gang. De største av fartøyene i denne kategorien har mannskap på to til 4 personer i tillegg til skipperen. Ulykkesstatistikken viser at det er på disse fartøyene konsekvensen blir størst (Sjøfartsdirektoratet, sdir.no/ulykkerisiko-skader, 2020). De ytre faktorene som vær, vind og bølger påvirker denne kategorien fartøyer mer enn de større fartøyene. I Nord Norge, hvor den største andelen av disse fartøyene hører hjemme, er det i tillegg lengre perioder med kulde og mørke som påvirker situasjonen ytterligere (Hallenstvedt, 2021).

I 2014 delte Sjøfartsdirektoratet opp regelverket om sikkerhet på fiskebåter i to. Dette året kom forskrift for sikkerhetsstyringssystem som skulle tilfredsstillere kravene i den internasjonale koden for sikkerhetsstyring, International Safety management (ISM) (Sjøfartsdirektoratet, www.sdir.no, 2022). Forskriften gjaldt alle typer fartøyer over 500 bruttotonn. To år senere ble det innført en forskrift om sikkerhetsstyringssystem for fiske- og laste- fartøyer under 500 bruttotonn. Formålet med forskriften er å *gjøre det lettere for rederiet å vurdere risiko og følge opp de daglige kontrollrutinene ved bruk av en systematisk fremgangsmåte* (lovdata.no, 2016).

Kategorien av fartøyer under 500BT er videre oppdelt i fartøyer over og under 15 meter.

Jeg har valgt å begrense oppgaven min til å omfatte mindre fiskebåter under 15 meter. Disse omfattes av forskrift om sikkerhetsstyringssystem for fiske- og laste- fartøyer under 500BT. I 2019 omfattet dette 5512 fartøyer i Norge (Ølmheim, 2021).

På fartøyene under 15 meter er det en til tre personer om bord. Oppfølging av kravene til myndighetene begrenses ofte som følge av kapasitet og mangel på kompetanse. På de minste fartøyene, er det ikke krav om annen utdanning enn grunnleggende sikkerhetskurs (Henriksen, 2021).

Uformelle samtaler med fiskere har vist en utbredt negativ holdning til kravene om dokumentasjon fra myndighetene. Hvorfor er det slik når *Fiskeri ikke bare Norges farligste yrke målt i antall dødsulykker, men fortsatt også Norges mest utsatte yrke for arbeidsulykker generelt* (Fiskeribladet.no, 2020).

Det er viktig å forske på årsakssammenheng mellom det at det er innført økte krav til sikkerhet for fiskere samtidig som statistikken viser at antall ulykker i fiskeriene ikke reduseres slik at man kan gjøre fiskeri til en sikrere yrke.

Med bakgrunn i ønsket om å finne ut mer om dette, har jeg utformet følgende problemstilling:

Hva kjennetegner risikopersepsjon hos kystfiskerne og hvordan preger dette sikkerhetskulturen deres?

3.2 Bakgrunn

Fiske og fangst har til alle tider vært grunnlaget for arbeid og bosetting langs kysten. (fiskeridepartementet, 2021)

Undersøkelser har vist at det har vært drevet fiske og fangst i Norge siden steinalderen. Ifølge Hallenstvedt (2021) finner man at fisk etablerte seg tidlig som et viktig ressursgrunnlag for befolkningen langs kysten og allerede i løpet av 1000-tallet begynte fisk å bli omsatt som handelsvare (Hallenstvedt, 2021)

I dag er Norge Europas største fiskerinasjon og verdens 9. største fiskerinasjon. I 2020 eksporterte Norge villfanga fisk og fiskeprodukter for 31,6 milliarder kroner, det var da ny rekord (fiskeridepartementet, 2021).

Gjennom tidene har fiskeriene variert både som følge av naturlige variasjoner og som følge av menneskelig påvirkning. Fisk som handelsvare gjorde at yrket som fisker kunne være lukrativt. Gjennom middelalderen var tørrfisk svært godt betalt. Utover på 1800-tallet var det torskefisket i Lofoten som var det store, der små lokale båter dro fra hjemstedene sine og høstet av skreien som kom inn for å gyte. Dette fisket var organisert gjennom kjøpmenn og nessekonger, som kjøpte fisken fra fiskerne, foredlet den og solgte den sørover. Fartøyene som ble brukt var nordlandsbåter og sjekter som ble drevet med årer og seil. På slutten av 1800-tallet opplevde fiskerinæringen en konjunkturkrise. Prisene gikk ned med etterspørselen og næringen opplevde å være overbefolket (Hallenstvedt, 2021). Situasjonen medførte en utvikling av fiskeriflåten. Teknologisk utvikling gjorde enkelte fiskere mer effektive. Herfra

opplevde man et skille, der de store fiskebåtene ble mer effektive, hadde mer kapasitet og tok seg mer til rette i forhold til de tradisjonelle fiskerne som fortsatt hadde små og sårbare fartøyer. Det oppsto konflikter. Ifølge Hallenstvedt (2021) manglet fiskerne forhandlingsstyrke, noe som medførte at de ble påført de største økonomiske tapene, da særlig fiskerne på de små og tradisjonelle fiskebåtene. I 1932 ble den første loven om konsesjonsplikt innført i Norge (Regjeringen, 2007). Loven om konsesjonsplikt skulle blant annet regulere fiske med nye effektive trålere som var i ferd med å fortrenge de små, tradisjonelle båtene. Likevel har vi i perioder sett at fiskebestandene har måttet ta konsekvensen av moderniseringen av fiskeflåten. Større og mer effektive båter har økt beskatningen av bestandene og ved flere anledninger har bestandene opplevd overbeskatning og sammenbrudd.

Forskjellen mellom store industrielle trålerne og de små tradisjonelle enefiskebåtene økte på flere områder. På den ene siden økte den industrielle flåten kapasitet og inntjening, men enda viktigere er det at disse fartøyene var større, mer moderne og sikrere for fiskerne som arbeidet om bord sammenliknet med de små tradisjonelle fiskebåtene.

I 1960 innførte myndighetene det første kondemneringsprogrammet som et virkemiddel for å stimulere til fornying av den tradisjonelle fiskeflåten. Kondemneringsmidler fungerte slik at staten kjøpte ut eldre fartøyer, slik at fiskerne fikk økonomiske ressurser til å fornye flåten sin (Regjeringen, 2007). Kondemneringsprogrammet har vært revidert flere ganger siden oppstart, men fortsatt med samme hovedformål; *Bidra til at næringen er i stand til å henge med i den kontinuerlige produktutviklingen på samme måte som alle andre næringer. Ved å redusere antall deltagende fartøy, legges det til rette for forbedret lønnsomhet for de gjenvørende. Næringsaktørene skal også gis mulighet til effektivisering innenfor et regulert rammeverk* (Regjeringen, 2007). Dette er formålene som er definert for å iverksette disse ordningene. Likevel er det flere insentiver for strukturering. Fiskeri har alltid vært forbundet med risiko og fare for å bli skadet eller omkomme på havet. Med nye og større fartøyer skulle dette bli bedre. Den største risikoen både var og er på de minste fiskefartøyene. De mindre fiskebåtene er klassifisert fra 6-8 meter, 8-15 meter og fartøyer over 15 meter. Jo mindre fiskebåten er, desto færre besetningsmedlemmer er om bord, og på de minste båtene er det ofte bare en fisker, det vi kaller alenefisker. En skildring av atmosfæren rundt savn av pappa som fisker finner vi i følgende dikt;

Jeg ligger i mørket og lytter

Etter en velkjent låt

Lytter, og tror jeg hører

Dunk fra en fiskebåt

Mor sa; «Han kommer i morgen

Så sov bare godt, min skatt»

Men hvis jeg ønsker riktig hardt,

Så kommer han kanskje i natt (Hansen, 2020)

Uvissheten om hva som foregikk på havet, farene som truet og det faktum at mange fiskere forsvant under arbeidet på havet har i all tid påvirket synet på fiskeryrket. I diktet over ser vi tydelig hvilket savn barnet har, uvissheten om når pappa kommer hjem, mens gleden og lykken er tydelig både hos mor og barn når han endelig kommer hjem. Det er ikke bare savnet etter pappa og ektemann som beskrives, men også frykten og uvissheten om det skal skje noe med den viktige familiefaren.

En av de pårørende etter forliset til Utvik Senior uttalte til NRK i forbindelse med spørsmål om gjenopptaking av granskingen av forliset at hun hadde skrevet et brev til den savnede mannen sin, som trøst for å overleve savnet. Utvik Senior var en fiskeskøyte fra Senja som forliste under ukjente omstendigheter utenfor Senja i 1978. Samtlige om bord omkom. I brevet skrev hun *Nu er det blitt kveld, ungen er så urolig i min mage, den venter og leter etter sin pappa. Jeg tror at den føler at noe er skjedd...* (NRK.no, 2018).

Denne frykten og uvissheten er ikke uten grunn. Statistikk viser at fiskeri har vært og fortsatt er et av de farligste yrkene i Norge. Det er ikke bare skade og tap av menneskene som jobber med fiskeri som gjør dette temaet viktig å forske på. Tap av fiskere i ulykker skaper et samfunnsmessig problem ved at barn mister en av foreldrene, den andre forelderen kan få behov for bistand fra staten og det brukes ressurser til redningsaksjoner.

I samfunnet for øvrig er fiskeri kjent som det farligste yrket. På et av fiskeribransjens interessenettsider skrives det at *om du liker å lever farlig, er det bare å bli fisker, for det er faktisk farligere enn å være politi i USA* (Hage, 2012). Og når ungdom som ønsker å bli

fisker, blir usikker fordi *jeg synes det er skummelt siden mange omkommer på havet som fisker* (Skaug, 2021).

4. Teori

4.1 Risikopersepsjon

Ifølge (Aven, 2003) kan man se på uttrykket risiko i flere perspektiver. Eksempler på dette er klassisk teknisk perspektiv, Bayesiansk tilnærming, kulturperspektiv og sosialkonstruktivistiske perspektiv. Aven (2003) skriver at risiko er noe som kan predikere fremtiden (Aven, 2003). I denne oppgaven skal jeg fokusere på det sosialkonstruktivistiske perspektivet på risiko. Det sosialkonstruktivistiske perspektivet defineres som *Betegnelse på et perspektiv i sosiologi og andre samfunnsfag, hvor man betrakter menneskers virkelighetsforståelse som kontinuerlig formet av opplevelsene de har, situasjoner de befinner seg i og knyttet til hvem de kommuniserer med* (SNL.no, 2020). Dette perspektivet dreier seg om den subjektive oppfatningen som vurderes i forhold til risiko, altså hvordan hver enkeltperson ser på en risiko (Aven, 2003). Aven (2003) sitt uttrykk om at risiko handler om hvem som opplever risikoen og hvordan vedkommende opplever risikoen, vil risikoen oppleves forskjellig ut fra hvem som beskriver den og hvilken bakgrunn vedkommende har (Aven, 2003).

I følge Eid (2005) handler persepsjon om hvordan vi organiserer og samler sanseinntrykk fra omgivelsene rundt oss (Eid, 2005). Eid (2003) sier at det handler om inntrykket vi har av situasjonen eller et objekt rundt oss, utfra de inntrykkene som oppfattes i situasjonen. Hvordan vi tolker inntrykkene og stimuliene og hvilken bakgrunn hver enkelt har for å tolke disse på virker oppfatningen av dem (Eid, 2005).

Ifølge (Boyesen, 2003) kan risikopersepsjon defineres som:

Et begrep som har sitt utgangspunkt i faget kognitiv psykologi og som omhandler hvordan mennesket oppfatter og vurderer risiko. Det har vist seg å være en sammenheng mellom opplevde risiko og hvordan mennesker forholder seg til risiko. Hva som oppfattes som risiko og hvor risikofylt ulike forhold oppleves, vil være styrt av både individuelle forhold og kjennetegn ved den kulturen en er en del av (Boyesen, 2003).

Risikopersepsjon påvirker adferd og vurderingene som blir tatt i forkant av en handling. Den er basert på egne erfaringer og følelser (Schmidt, 2004). Frykten for en risiko kan ifølge

Boyesen (2003) bli større avhengig av hvordan risikoen oppleves. Boyesen (2003) forteller i sin bok at dersom et menneske opplever at en blir eksponert for en risiko ufrivillig, er det stor sannsynlighet for at risikoen oppleves som større. Dersom en person oppsøker risikoen frivillig, er personen villig til å akseptere at en risiko er 1000 ganger høyere enn en risiko som man blir presset til å utsettes for (Schmidt, 2004). Dette betyr ikke at personen har full kontroll over situasjonen, men i denne sammenhengen ser man på følelsen av å ha kontroll over risikoen. Med kontroll menes å ha oversikt over situasjonen.

Det er også forskjell på hvordan risiko oppleves i forhold til om risikoen er menneskeskapt eller naturskapt. Ifølge Schmidt (2004) kan man se at en menneskeskapt risiko kan oppleves som større enn en naturskapt risiko. Schmidt (2004) forklarer dette med at man forstår det som at menneskeskapt risiko alltid kan unngås, men en naturskapt risiko har man mindre kontroll på.

Det er også forskjeller på risiko som er kjent eller ukjent. Mennesket er mer bevisst på nye og ukjente risikoer, enn risikoer som man har blitt utsatt for over lengre perioder. Ifølge Schmidt (2004) er det lettere å akseptere en risiko man er blitt kjent med og har opplevde tidligere. Da vil man gradvis akseptere risikoen mer og mer (Schmidt, 2004).

Publisitet kan også ha innvirkning på risikopersepsjonen. Dersom en risiko blir omtalt med store ord i media, kan risikoen oppleves som høyere enn om den blir tonet ned.

Et eksempel på dette er de ensidige medieoppslagene i forbindelse med at det ble besluttet at reaktordrevne ubåter skulle få anløpe Tromsø. Usikkerhet, som følge av mangelfull informasjon fra myndighetene, førte til frykt og motstand i befolkningen. Dette til tross for at slike anløp har pågått i over 30 år og at de aktuelle fartøyene ikke har hatt kjente ulykker tidligere.

Ifølge Schmidt (2004) kan flere ulike faktorer påvirke risikopersepsjon samtidig.

I min oppgave vil jeg bruke risikopersepsjon til å forstå hvordan fiskerne tenker i forhold til risiko i yrket sitt, og hvordan de forholder seg til risiko. For mennesker som ikke har den samme erfaringen og kunnskap om arbeidsforholdene til fiskerne, vil det være viktig å få denne kunnskapen for å øke forståelsen om risikoen rundt fiskeryrket.

4.2 Sikkerhetskultur

Sikkerhetskultur handler om hvordan organisasjonens innsikt og felles forestillinger angående sikkerhetsspørsmål anvendes (Pidgeon, 2000).

Gjennom de siste 20 årene har fokus på sikkerhetskultur økt jevnt. Fokuset handler mye om hvordan organisasjoner opplever utfordringer rundt sikkerhet. Reason (1997) fokuserer på viktigheten av et effektivt informasjonssystem rundt sikkerhet, og mener at sikkerhetsinformasjonssystemet er det prinsipielle grunnlaget til en sikkerhetskultur. Reason (1997) presenterer fem viktige komponenter for hva sikkerhetskultur omfatter. Disse fem komponentene er *informert kultur*, *en fleksibel kultur*, *en rapporterende kultur*, *en rettferdig kultur* og *en lærende kultur* (Reason, 1997). En *informert kultur* betyr at informasjon fra uønskede hendelser rapporteres, analyseres og formidles slik at organisasjonen kan lære av dem. I et levende sikkerhetsinformasjonssystem vil organisasjonens medlemmer på den måten være oppdatert på kunnskap om menneskelige, teknologiske og organisatoriske faktorer som påvirker sikkerheten i et system. En effektiv sikkerhetskultur har derfor en rapporterende kultur hvor medlemmene i organisasjonen er motivert til å rapportere om uønskede hendelser fordi de ser nytten av å kunne lære av det. I en *rettferdig kultur* mener Reason (1997) at organisasjonens medlemmer belønnes for å rapportere om sikkerhetsrelatert informasjon. Her er de ansatte innforstått med grensen mellom akseptabel og uakseptabel adferd, gjerne gjennom et levende styringssystem. Så identifiserer Reason (1997) en *fleksibel kultur*, der organisasjonen er i stand til å endre seg ved behov. Dette kan være en hierarkisk organisasjon som ved enkelte tilfeller må endre seg til en flat struktur for å løse et problem, for så å gå tilbake til den hierarkiske strukturen når normaltilstanden er igjenopprettet. Til slutt identifiserer Reason (1997) en *lærende kultur*. I en lærende kultur er organisasjonens medlemmer i stand til å bruke sikkerhetsinformasjon fra rapporteringssystemet til å gjøre nødvendige endringer for å forbedre sikkerheten. Reason (1997) sier at rapportering er en kritisk del av sikkerhetskulturen og at de fire ovennevnte komponentene omfatter uttrykket sikkerhetskultur (Reason, 1997).

Rapportering kan imidlertid være utfordrende, og det kan det være vanskelig å motivere medlemmer i en organisasjon til å rapportere om uønskede hendelser, særlig dersom det omhandler menneskelige feil (Reason, 1997). En effektiv rapporteringskultur avhenger av hvordan organisasjonen håndterer skyld og straff. På denne måten kan rapporteringskulturen påvirkes av at organisasjonens medlemmer er usikre på hvordan informasjonen som rapporteres blir brukt og hvilke konsekvenser det kan gi å rapportere (Reason, 1997). Det er

viktig å skille mellom å bruke informasjon fra rapportering om uønskede hendelser til å forbedre en prosess, og innføre sanksjoner og straff for at en uønsket hendelse har oppstått. Organisasjonens medlemmer må kunne rapportere i fortrolighet og trygghet for ikke å bli straffet som følge av slik rapportering. På den måten er det mer sannsynlig at organisasjonens medlemmer vil se nytten i å rapportere, og dersom de ser at rapporteringen deres følges opp med konkrete tiltak for forbedring (Reason, 1997).

Reason (1997) påpeker viktigheten av å vise organisasjonens medlemmer tillit slik at de føler trygghet til å rapportere. En enkelt hendelse hvor denne tilliten undergraves er nok til å stoppe strømmen av nyttig informasjon. Det kan i verste fall resultere i at alvorlige uønskede hendelser ikke blir rapportert (Reason, 1997).

Westrum (2014) påpeker viktigheten med tillit når det gjelder rapportering av uønskede hendelser og at dette er en grunnleggende faktor for en god rapporteringskultur. Han hevder at informasjonsflyten i en organisasjon er en sterk indikator på hvor god rapporteringskulturen er. Dårlig informasjonsflyt truer sikkerheten og funksjonaliteten til en organisasjon, da viktig sikkerhetsinformasjon kan holdes tilbake. (Westrum, 2014).

4.3 Collaborative Management

Collaborative management kan med fellestrekk beskrives som en situasjon, der noen eller alle relevante interessenter i et beskyttet område, er involvert på en bærekraftig måte i forvaltningsaktiviteter.

The term “collaborative management” is used to describe a situation in which some or all of the relevant stakeholders in a protected area are involved in a sustainable way in management activities. Specifically, in a collaborative management process, the agency with jurisdiction over the PS (Usually a state agency) develops a partnership with other relevant stakeholders (Primarily including local residents and resource users) which specifies and guarantees their respective functions rights and responsibilities with regard to the PA (Borrini-Feyerabend, 1996).

Det finnes mange og ulike definisjoner på collaborative management, men hovedtrekkene i teorien handler om at man finner de riktige interessentene til en ressurs og fordeler makt mellom de ulike interessentene. (Carlsson, 2005)

I en slik prosess involverer aktøren som innehar juridisk rådighet (ofte myndighetene), en relasjon med andre relevante interessenter (primært lokalbefolkning og ressursbrukere). Sammen skal det spesifiseres og garanteres for deres funksjon, rettigheter og ansvar overfor området. (Borrini-Feyerabend, 1996).

I denne oppgaven vil jeg bruke teori om collaborative management for å se hvordan dialogen mellom myndighetene og fiskerne er og om dialogen påvirker forholdene mellom dem som interessenter. Sammen med teori om sikkerhetskultur vil jeg bruke denne teorien for å forstå hvordan fiskerne ser på myndighetene og kravene som blir stilt til dem og hvorfor de opplever så negative følelser rundt direktoratet som jeg fikk inntrykk av i de uformelle samtalene. Sjøfartsdirektoratet representerer i dette tilfellet aktøren som innehar juridisk myndighet og fiskerne som ressursbrukere er klare interessenter i denne saken.

I collaborative management er man avhengig av å finne mangfoldet av interessenter, eller de interessentene som er absolutte for beslutningen (Mitchell R. A., 1997). Videre er det viktig at deltakerne av interessenter er gjensidig avhengig av hverandre – En jevn maktfordeling mellom interessentene vil ifølge Innes (2010) føre til en autentisk dialog mellom interessentene (Innes, 2010). Ved å bruke disse teoriene i oppgaven, vil jeg kunne se på om dialogen mellom fiskerne og myndighetene preges av autentisk dialog og gjensidig maktfordeling.

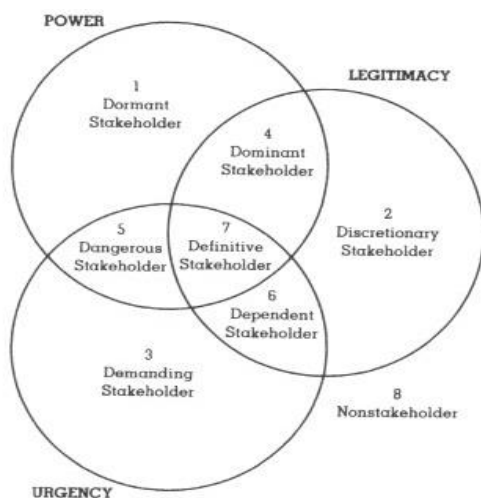
4.4 Interessentanalyse

For å kunne bruke teori om collaborative management i oppgaven min, må jeg forklare litt om hva interessenter er og hvilke typer interessenter vi har.

Ifølge Mitchell, Agle og Wood (1997) er det tre kriterier som avgjør hvem som er interessenter og hvilke interessenter man bør ta hensyn til. Mitchell et al (1997) fokuserer på hvilke interessenter man må ta hensyn til og hvilke som ikke har betydning i enkeltsituasjoner. Gjennom de tre faktorene makt, legitimitet og hastverk har Mitchell et al (1997) kategorisert interessentene gjennom tre hovedkategorier; Mulige interessenter, forventede interessenter og absolutte interessenter. Innenfor disse tre kategoriene er det flere interessenter med ulik status i forhold til koplingene til hverandre.

Mulige interessenter er de som kun har makt, legitimitet eller hastverk. De innehar kun en av disse egenskapene. I kategorien forventede interessenter finner vi de som innehar to av egenskapene. Disse kan enten inneha egenskapene makt og hastverk, makt og legitimitet eller legitimitet og hastverk. I den siste kategorien, absolutte interessenter finner vi de interessentene som innehar alle tre egenskapene.

I modellen til Mitchell et al. har de plassert interessentene ut fra de egenskapene de har. På den måten kan en enklere gå nærmere inn på betydningen de enkelte interessentene har for organisasjonen og hvordan de står i forhold til hverandre (Mitchell R. A., 1997).



Figur 1 : Stakeholder Typology: One, Two, or Three Attributes Present. (Mitchell, et al., 1997). fra: "Toward a theory of stakeholder identification and salience: Defining the principle of who and what really counts". Av Ronald K. Mitchell, Bradley R. Agle & Donna J. Wood.

For å forstå hva Mitchell et al. mener med de tre faktorene, må vi se hva de mener med begrepene. De legger følgende definisjon av makt til grunn: *En relasjon mellom to aktører der aktør A kan påvirke aktør B til å gjøre noe han ellers ikke ville gjort* (Mitchell R. A., 1997). De presiserer videre at makt er noe som må legges inn som en variabel, da makt er noe man kan oppnå i like stor grad som man kan miste den (Mitchell R. A., 1997).

Legitimitet definerer de som *En generalisert oppfatning eller antagelse om at handlinger av en virksomhet er ønskelig, ordentlige eller passende dersom de innenfor sosiale konstruerte systemer av normer, verdier, tro og definisjoner* (Mitchell R. A., 1997). Mitchell et al. mener imidlertid at denne definisjonen er upresis og vanskelig, men at den inneholder detaljer som trengs for å identifisere interessenter innenfor denne kategorien.

Hastverk definerer de som *I hvilken grad en interessent krever umiddelbar oppmerksomhet* (Mitchell R. A., 1997). Hastverk finner ifølge Mitchell et al. (1997) sted der hastverk er midlertidig og hvor forholdet til interessenten er viktig og kritisk for organisasjonen. Hastverk blir sidestilt med makt og legitimitet, og er en viktig faktor for at identifisering av interessenter blir en dynamisk og systematisk prosess (Mitchell R. A., 1997).

For å plassere faktorene i de tre kategoriene mulige, forventede og absolutte interessenter, må vi se nærmere på hva Mitchell et al. legger vekt på i definisjonen av kategoriene.

De mulige interessentene kategoriseres i tre undergrupper. Den første gruppen kalles skjønnsmessige interessenter (gruppe 1). Den neste gruppen kalles hvilende interessenter (gruppe 2) og den siste gruppen er den krevende gruppen av interessenter (gruppe 3). Som vi ser i modellen er dette gruppene som innehar en av egenskapene makt, hastverk eller legitimitet.

De forventede interessentene kategoriseres også i tre grupper. Den første gruppen er de som møter kriteriene for de to egenskapene makt og legitimitet. Denne gruppen kalles for dominante interessenter (gruppe 4). Den dominante interessenten er det som av mange forskere blir sett på som den eneste interessenten, men som vi vet fra artikkelen til Mitchell et al. er dette bare en av flere faktiske interessenter. (Mitchell R. A., 1997)

Den neste gruppen av de forventede interessentene er de avhengige interessentene (gruppe 6). Disse interessentene innehar egenskapene hastverk og legitimitet. De avhengige interessentene er avhengig av andre interessenter for å få makt i deres relasjon til organisasjonen (Mitchell R. A., 1997). I artikkelen til Mitchell et al. eksemplifiserer de dette med innbyggerne i Alaska som ble påvirket av en beslutning og myndighetene som dannet en relasjon til innbyggerne, dyrene og økosystemet. Den nye gruppen av interessenter gikk inn i en ny gruppe; de absolutte interessentene som innehar alle tre egenskapene, makt, legitimitet og hastverk (Mitchell R. A., 1997).

Av de forventede interessentene er det en siste gruppe, de farlige interessentene (gruppe 5). Disse innehar makt og hastverk, men mangler legitimitet. Disse interessentene kan i verste fall tvinge frem sine synspunkter ved bruk av ulovlige handlinger ettersom de innehar makt i deres relasjon med organisasjonen. Derfor mener Mitchell et al at disse interessentene er viktige å identifisere, men ikke blir anerkjent.

Den innerste sirkelen i modellen er de absolutte interessentene (gruppe 7). Disse innehar alle tre egenskapene makt, legitimitet og hastverk. Som i eksempelet om avhengige interessenter, kan alle interessenter opparbeide seg status som absolutt interessent ved at de danner relasjon til andre interessenter som innehar egenskaper de selv ikke har (Mitchell R. A., 1997).

Mitchell et al. konkluderer med *at makt og hastverk må få oppmerksomhet hvis ledere vil ivareta lovlige og moralske interesser overfor legitime interessenter* (Mitchell R. A., 1997).

5. Metode

I denne oppgaven har jeg gjennomført både kvalitativ datainnsamling i form av semistrukturerte dybdeintervjuer og dokumentanalyse. Uformelle samtaler med fiskere ga et inntrykk av at det opplevdes som komplisert å følge regelverk som ble innført og at man følte at pålegg fra myndighetene ikke fungerte etter hensikten. For å finne mer ut om dette inntrykket, var dokumentanalyse et viktig verktøy for å innhente flere fakta om kravene og hvordan utviklingen av kravene har endret seg. Jeg ønsket også å se på ulykkesstatistikk for å se om det var noen trender i statistikken.

5.1 Intervju

I denne oppgaven er data samlet inn hovedsakelig gjennom intervju som metode for datainnsamling. Ifølge Thagaard (2009) er et *kvalitativt forskningsintervju en samtale mellom forskeren og informanten som styres av de temaene forskeren ønsker å få informasjon* (Thagaard, 2009).

Intervjuer kan være både strukturerte, lite strukturerte og semistrukturerte. Ved å gjennomføre semistrukturerte intervju hadde jeg muligheten til å komme nærmere inn på informantene. Ved semistrukturerte intervjuer er hovedstrukturen i intervjuguiden fastlagt, *men rekkefølgen om temaene kan endres underveis i forhold til informantens fortelling* (Thagaard, 2009). Dette ved at jeg kunne lese informantens kroppsspråk og eventuelle svar som kunne bygges videre på med oppfølgingsspørsmål. Gjennom analysen av primærdokumentene visste jeg at tematikken jeg var ute etter kunne gå inn på områder som fiskerne ikke ønsket å snakke om. Som nevnt i innledningen er det ikke uvanlig at fiskerfamilier har opplevd savn, skader og tap av familiemedlemmer. Dermed ble det enda viktigere å kunne oppnå en god dialog med informantene ut over standardiserte spørsmål.

Thagaard (2009) påpeker viktigheten med å bygge opp intervjuet på riktig måte, særlig når det er snakk om tematikk med emosjonell karakter. Som nevnt visste jeg at tematikken kunne komme inn på områder som informantene ikke ønsket å snakke om. Det var derfor viktig for meg å gå forsiktig fram i møte med informantene. I boken sin *Systematikk og innlevelse* beskriver hun om Rubin & Rubin's to modeller *Elv-med-sidestrømmer - modellen er velegnet dersom forskeren ikke på forhånd vet hva som kan være relevante deltemaer. Den andre modellen kalles tre-med-grener-modellen. Denne er god å bruke dersom du har et spesifikt hovedtema, men har behov for å kunne bygge videre med oppfølgingsspørsmål ut fra hovedspørsmålene* (Thagaard, 2009). Jeg valgte å bruke tre-med-grener-modellen da

sikkerhetskultur representerer stammen i treet og oppfølgingsspørsmål som skapes av erfaringsbaserte svar på hovedspørsmålene der jeg ønsker å gå dypere inn i hva informanten, vil si om disse erfaringene. Samtidig kunne jeg avpasse oppfølgingsspørsmålene i forhold til sinnsstemning og de følelsesmessige aspektene som kunne oppstå under intervjuet som følge av temaet.

Tre-med-grener-modellen passer godt til semistrukturerte intervjuer da det er enkelt å styre intervjuet slik at man kan starte med enkle spørsmål om utdanning, yrke og bakgrunn (Thagaard, 2009). Samtidig er det viktig å finne en balanse mellom alle hovedtemaene, slik at en får dekket alle temaene på tilstrekkelig måte i løpet av intervjuet. (Thagaard, 2009). Å bygge opp intervjuet på denne måten er viktig for å skape en tillitsfull dialog mellom intervjuer og informant, slik jeg gjorde. Bare på den måten kan intervjueren få best mulig data ut fra informanten.

Jeg valgte semistrukturerte intervjuet med sikkerhetskultur som stammen. Som beskrevet tidligere i dette kapittelet, er det viktig å føle seg forsiktig fram i starten av intervjuet for å oppnå størst grad av tillit hos informanten. De første grenene omhandlet derfor tematikk rundt hvor lenge informantene hadde jobbet med fiske, hvilken utdanning vedkommende hadde og hvilken type fartøy informanten arbeider på. Ved å vise interesse for fartøystype og hvilket utstyr de fisket med, vekket vi lysten på å fortelle, noe som førte oss nærmere hverandre og åpnet for spørsmål av mer dypgående karakter.

Ved hvert tema i intervjuguiden startet jeg med å stille et generelt spørsmål om temaet, for eksempel hvordan informantens syn på rapportering av ulykker var. Så fulgte jeg opp med spissere grener om hvordan dette fungerte på fartøyet som informanten arbeider på og hvordan informanten opplevde situasjonen med rapportering, slik som Thagaard skriver at et godt intervju kan karakteriseres ved at intervjueren spør om konkrete meninger og erfaringer og følger opp informantens beskrivelser ved å oppmuntre til å fortelle om sine reaksjoner og synspunkter (Thagaard, 2009).

For å finne de riktige informantene, brukte jeg de forskjellige typene utvalg som Thagaard beskriver i sin bok.

Thagaard beskriver flere typer utvalg. To av disse er Strategisk utvalg og Teoretisk utvalg.

Strategisk utvalg defineres av et utvalg *av informanter som har egenskaper eller kvalifikasjoner som er strategiske i forhold til problemstillingen og undersøkelsens teoretiske perspektiver.* (Thagaard, 2009)

Teoretisk utvalg defineres til å omfatte *informanter kan knyttes til utvikling av teori eller styres av relevant teori, snakker vi om teoretisk utvelging* (Thagaard, 2009).

I min oppgave valgte jeg å bruke et utvalg informanter som var strategisk ut fra hvilken fartøygruppe oppgaven min er avgrenset til å omhandle og hvilke typer fiskere jeg vil forske på.

For å finne svar på problemstillinga mi valgte jeg et strategisk utvalg av informanter som jobbet på fartøyer under 15 meter.

Samtidig er utvalget styrt av de teoriene jeg har valgt ut til oppgaven min og kan derfor også forstås som et teoretisk utvalg.

Intervjuene ble gjennomført høsten 2021 og tidlig vinter 2022 før vinterfisket kom i gang.

Utvalget av informanter er strategisk for å møte problemstillinga og avgrensninga av oppgaven min. Informantene kommer fra to forskjellige fiskerisamfunn i Nord Norge og er spredt i alder fra 30 år til 75 år. De har også spredt erfaringsgrunnlag fra 6 års erfaring til 54 års erfaring. Utvalget inkluderer alt fra noen alenefiskere til andre som er skippere med mannskap. I utvalget har jeg seks informanter som ikke har noen form for formell utdanning, bortsett fra grunnleggende sikkerhetskurs for fiskere. Fem av informantene har videregående skole innen fiskerifag, mens en informant har høyere utdanning i nautikk.

Gjennomføringen av intervjuene mine startet med å definere utvalget av informanter. Når dette var klart, søkte jeg gjennom nettverkene jeg har innen fiskerimiljøene for å finne relevante informanter. Jeg lagde en liste over potensielle informanter og kontaktet disse på telefon eller messenger der jeg presenterte oppgaven min og spurte om de kunne tenke seg å delta i datainnsamling til denne. Som nevnt tidligere i dette kapittelet kan fiskerne oppleve intervjuer som dette som påtrengende. Det var derfor viktig å oppnå tillit hos informantene. Som Tove Thagaard (1009) skriver i sin bok *System og innlevelse, må forskeren investere mye tid og krefter for å bygge opp et tillitsforhold, dersom miljøet som det skal forskes på er skeptisk* (Thagaard, 2009). Samtlige informanter kjente meg og hadde kunnskap om min kompetanse på feltet. Dette ga et godt utgangspunkt for tillitsforholdet, og med samtykkeerklæring og forklaring om hvorfor jeg ønsket å intervju dem, økte denne tilliten.

Det var spesielt positivt at temaet handlet om informantenes sikkerhet. Under den initiale dialogen avtalte vi tidspunkt for intervjuer. Jeg ordnet med fasiliteter i nøytrale omgivelser for gjennomføring av intervjuene og stilte opp med kaffe og kjeks. Samtlige informanter uttalte at de følte trygghet i intervjuprosessen og hadde ingen innvendinger mot taleopptak under intervjuene.

5.2 Dokumentanalyse

I sin bok Systematikk og innlevelse, skriver Tove Thagaard at *det er viktig å vurdere kildene i forhold til den konteksten som den er utformet i* (Thagaard, 2009). I boken Kvalitative metoder, skriver Tangaard og Brinkmann (2012) om oppdelingen av dokumenter i primær-, sekundær- og tertiær- dokumenter. Primærdokumenter er dokumenter som retter seg til begrensede grupper, er subjektive og beskriver ofte ensidige tolkninger av en sak. Møtereferater og personlige brev kan være eksempler på primærdokumenter. Sekundærdokumenter er mer offentlige, men samtidig henvender de seg til en begrenset gruppe mennesker og omhandler et bestemt tema. Eksempler på sekundærttekster kan være forskrifter og lovtekster vedtatt og utstedt av offentlige myndigheter. Tertiærdokumenter er også tilgjengelig for alle. Disse er ofte *analytiske bearbeidinger av begivenheter og situasjoner i en viss periode etter at de har utspilt seg* (Brinkmann, 2012). Da bakgrunnen for å bruke dokumentanalyse var å innhente fakta om temaet sikkerhetskultur, var det viktig at dokumentene som ble brukt var objektive, sannferdige og faktabaserte. Min opprinnelige oppfattelse av situasjonen var basert på primærdokumenter, både skriftlige og muntlige fremstillinger av subjektive tolkninger av situasjonen. Da jeg skulle innhente flere fakta, var det naturlig å fokusere på sekundærdokumenter, som lover og forskrifter utstedt av myndighetene for å innhente kunnskap om hvilke krav som stilles til fiskerne.

Sjøfartsdirektoratet har statistikkbank med informasjon om ulykker på norske fartøyer de siste 30 år. De stiller krav om rapportering av ulykker i norsk territorialfarvann herunder også territorialfarvannet rundt Svalbard og Jan Mayen (Sjøfartsdirektoratet, sdir.no/ulykker-risiko-skader, 2020).

Fiskeridirektoratet fører statistikk over antall yrkesaktive fiskere. Denne statistikken viser antall fiskere som har vært yrkesaktive med fiskeri som hovedarbeid i perioden 1983-2019 (Fiskeridirektoratet, 2022).

Dette er tertiærdokumenter som bearbejdede informasjon om begivenheter over en viss tidsperiode. Statistikken omfatter alle typer ulykker på alle typer norske skip og strekker seg fra 1979 og frem til i dag. Måten jeg brukte statistikken på er å skille ut ulykker på fiskebåter under 15 meter og beskrive dette i en egen tabell.

5.3 Troverdighet

Troverdighet handler om vurdering av kvaliteten på forskningen. Ifølge Tove Thagaard er *reliabilitet og validitet er sentrale begreper i diskusjonen om forskningens troverdighet* (Thagaard, 2009).

Reliabilitet handler om forskningen pålitelighet (Thagaard, 2009). I denne type datainnsamling med dette strategiske utvalget, var det viktig å overbevise informantene om at jeg virkelig ønsket å utforske problemstillingen for å kunne få en bedre forståelse av hvordan fiskerne opplevde risiko og sikkerhet i arbeidet sitt. Det var også viktig å vise min nøytralitet og at ikke informantene skulle se på min datainnsamling som det å se etter syndebukker. Det er viktig å vise forskjellen på hva jeg som forsker mener og hva informantene ga meg av data, slik Tove Thagaard skriver.

Validitet handler om gyldigheten av de tolkningene undersøkelsen fører frem til (Thagaard, 2009). I sammenheng med reliabilitet er det viktig at mine oppfatninger og meninger ikke påvirker tolkningen av dataene som informantene ga meg. Det at dataene fra dem ble tolket uten å bli dreid i retning av hva jeg mener er viktig for å få frem gyldigheten i informantenes data. Under transkriberingen av intervjuene merket jeg sitater fra informantene som jeg skrev inn i egne felt i analysematrisen. Disse sitatfeltene var knyttet til de aktuelle spørsmålene de kom fra. På den måten ble det enklere å huske på hva informanten mente eksakt med besvarelsen.

5.4 Etikk

I en datainnsamling der problemstillingen dreier seg om forskjell mellom krav fra myndigheter og en spesifikk yrkesgruppe, kan det oppstå en tillitsbasert utrygghet med hensyn til forskerens autoritet i forhold til informantene. Dette basert på at forskerens teoretiske forankring kan ligge i lover, forskrifter og andre offentlige dokumenter. Videre er dette et dilemma knyttet til *hvordan forskeren beskytter informantens integritet* (Thagaard, 2009). *Både når enkeltpersoner eller persontyper beskrives og når forskeren fokuserer på relasjoner innenfor en gruppe eller organisasjon, kan anonymitet være et problem* (Thagaard,

2009). I fiskerisamfunnene jeg fant informantene mine er forholdene små og det var utfordrende å oppnå full anonymitet. Det var derfor viktig for meg at alle informantene følte seg trygge på at besvarelsene forble anonym og eventuelle sitater ble godkjent av dem. Intervjuene ble gjennomført på nøytral grunn på et sted som ikke var godt synlig for resten av bygda. Tidspunktene for intervjuene ble også planlagt slik at informantene ikke møtte på hverandre på vei til eller fra intervju. Samtidig var alle informantene klar over at andre fra samme bygd deltok i datainnsamlingen. Dette kunne blitt en utfordring, slik Thagaard skriver om utvalg fra lukkede miljøer der det *kan oppstå konflikter mellom de involverte* (Thagaard, 2009). Derfor ble ekstra viktig for meg som forsker å oppnå tilstrekkelig trygghet hos informantene, både i forhold til anonymitet og fortrolighet. Bare på den måten kunne jeg sikre at jeg ville få tilstrekkelig med informasjon.

..

6. Empiri

I dette kapittelet presenterer jeg funnene mine etter dybdeintervjuer med 12 fiskere som arbeider på fiskebåter under 15 meter. Besvarelsene er kodet og konsolidert slik at de kan analyseres opp mot spørsmålet som de tilhører.

6.1 Sikkerhet og regelverk

6.1.1 Regelverk

Sjøfartsdirektoratet har ansvar for sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø til sjøs (Sjøfartsdirektoratet, www.sdir.no, 2022). Direktoratet utgir forskrifter som regulerer sikkerhetsarbeidet på norske fartøyer.

I 2016 utga Sjøfartsdirektoratet *Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy* (Sjøfartsdirektoratet, lovdata, 2017)

Formålet med sikkerhetsstyringssystemet er å gjøre det lettere for rederiet å vurdere risiko og følge opp de faglige kontrollrutinene ved bruk av en systematisk fremgangsmåte.

Sikkerhetsstyringssystemet skal på denne måten gi bedre oversikt i den daglige driften og ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv, unngå skade på miljøet, særlig havmiljøet og på materielle verdier (Sjøfartsdirektoratet, lovdata, 2017).

Informantene til denne oppgaven er underlagt denne forskriften ved å arbeide på fiskebåt under 15 meter.

For å håndheve denne forskriften, gjennomfører Sjøfartsdirektoratet tilsyn og kontroll på fiskefartøyer. Disse er periodiske, men kan også gjennomføres uanmeldt. (Sjøfartsdirektoratet, 2017).

I 2017 innførte de risikobasert tilsyn. Dette er en ordning med virtuelle trafikklys, der fartøyer som vurderes å ha høyere risiko, blir gjenstand for oftere tilsyn. Vurderingen gjennomføres ved hjelp av en teoretisk generert kalkulator som kalles risikokalkulatormodellen og danner grunnlag for hyppighet av sertifikatinspeksjoner, revisjoner og uanmeldte tilsyn.

Risikokalkulatormodellen baserer seg blant annet på informasjon om type fartøy, pålegg, tilbakeholdelser, alder og havari/skade (Sjøfartsdirektoratet, 2017).

6.1.2 Fiskernes forståelse av sikkerhet

På spørsmål om informantene hadde kunnskap om sikkerhet på eget fartøy, spriket svarene veldig fra svært lite kunnskap til de informantene som hadde full kontroll. En av en informant svarte *Vet ikke, for aner ikke. Føler ikke at jeg er underlagt noen regler* (10, 2022). Syv av informantene svarte at de hadde middels kunnskap og svarte med generelle svar at *Sikkerhet handler om at jeg skal komme like hel og i like god stand til heimen som da jeg dro* (1, 2021) og *Alt fra du ankommer kaia til du drar hjem handler om sikkerhet* (3, 2022). Fire informanter viste med sine svar at hadde høy kunnskap og tanker om sikkerhet. En av de svarte at *sikkerhet må være i fokus, spesielt når du har mannskaper. Da har du et større ansvar* (5, 2021). Det var ikke bare ordene som ble sagt som viste at informanten snakket med stor tyngde, men måten vedkommende svarte, viser at informanten har et høyt fokus på egen sikkerhet. Alle informantene forteller villig om hvordan de mener det er viktig å fokusere på dette for at de skal unngå ulykker og skader. De har tydelig overveid risikoene og føler at de håndterer dem på en måte som gjør dem trygge.

De fleste informantene synes det er vanskelig å finne informasjon om regelverk. Noen mente at regelverket var altfor komplisert og finne frem i og at det var skrevet med vanskelig språk. Det kom også frem at det var utfordrende at det var forskjellige direktorater som man må følge. Tre av informantene syntes det var ok, og en av informantene mente det var enkelt.

Noen av svarene måtte imidlertid følges opp, da enkelte informanter tok lett på det da de svarte. En av informantene svarte for eksempel at *For meg er det enkelt. Jeg ringer bare firmaet som vi bruker til fartøyskontroll* (2, 2021). Fartøyskontroll er et begrep om selskaper som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet for å gjennomføre tilsyn og kontroll på vegne av direktoratet. Slike selskaper kalles godkjent foretak.

Utfordringen som informantene følte kom tydelig fram ved uttrykk som:

Skulle ønske det var en nettside med en enkel matrise over hva som er påkrevd av utstyr og kompetanse (2, 2021).

Med så stor forskjell i svarene relatert til kunnskap om sikkerhet og hvor vanskelig informantene syntes det var å finne informasjon om regelverk, ville jeg vite mer om hvilket fokus informantene hadde på sikkerhet om bord på eget fartøy. Informantene fokuserte ikke på regelverk. Samtidig mente de at de hadde høyt fokus på egen sikkerhet. Dette er interessant, og henger godt sammen med teoriene om risikopersepsjon, der informantene viser med sine besvarelser og trygge kroppsspråk at de har dyptgående erfaring med yrket sitt.

11 av informantene svarte at de hadde høyt fokus på sikkerhet på eget fartøy, mens en informant svarte at fokuset var middels høyt. Svarene spriket imidlertid selv om majoriteten uttrykte at de hadde høyt fokus. En svarte at man *Kan ikke øve nok. Vil alltid være rom for forbedring. God kontroll på sikkerhetsutstyret om bord. Greit å vite at alt er på plass (4, 2022)*, mens en svarte at *Sikkerhet må være i fokus, spesielt når du har mannskap. Da har du et større ansvar (3, 2022)*. Likevel lå det en undertone bak når en av informantene svarte *Viktig. Blir aldri nok fokus, men dyrt og kostbart. Mye utstyr som må kjøpes (1, 2021)*. Svaret ble avsluttet med et fortvilet sukk. Dette var samme informant som tidligere hadde svart at *sikkerhet er et nødvendig onde. Altfor mye dokumentasjon. Kan fort bli en effekt at man driter i sikkerheten for at man må dokumentere (9, 2022)*. Samtidig kom det utsagn som at *sikkerhet er Viktige ting som er obligatorisk.... En motorstopp kan fort bli til en nødsituasjon (10, 2022)*

Besvarelsene viser igjen at fiskerne mener de har et høyt fokus på sikkerhet, men på en annen måte enn at dokumentasjon og regelverk er det som skal til for å føle trygghet. Felles for informantene er at de mener å ha tilegnet seg kunnskaper for å redusere risikoen, og at dette er tillært over år med erfaring, og ikke fordi myndighetene har implementert forskjellige regelverk. Igjen retter dette seg mot risikopersepsjon der fiskerne har lært seg å håndtere risikoene og dermed kan oppsøke dem uten å føle frykt, slik (Schmidt, 2004) sier at en kjent risiko er lettere å akseptere.

På spørsmål om informantene hadde tilstrekkelig sikkerhetsutstyr om bord, var det tydelig at informantene fokuserte på dette. Samtlige svarte ja.

11 av informantene svarte at de hadde sikkerhetsutstyr i henhold til regelverket, mens en informant hadde mer sikkerhetsutstyr enn regelverket krevde. Informantene påpekte at de ikke hadde oversikt over kravene, men støttet seg til kontroll av Sjøfartsdirektoratet og godkjente foretak. En del fiskere støtter seg til slike selskaper, noe som kom frem i et tidligere svar om at vedkommende støttet seg til godkjent foretak for å ha kontroll på regelverket. En annen svarte at vedkommende hadde *God kontroll ved hjelp av godkjent foretak som kommer på årlig kontroll* (3, 2022).

Når det kom til kunnskap om sikkerhetsutstyret spriket svarene noe mer. Tre av informantene svarte at de hadde lite kunnskap om sikkerhetsutstyret mens fire informanter svarte at de hadde middels kunnskap. Utstyret som de hadde kunnskap om var brannslukningsapparat og redningsdrakt. Dette er utstyr som det er enkelt å teste og øve på å bruke. Annet utstyr er vanskeligere å øve på uten at det koster for mye. En av informantene svarte at *noe er enkelt å bruke, men andre ting, som flåten, er mer ukjent* (1, 2021). Dersom du skal teste en redningsflåte på eget initiativ, må du enten kjøpe ny etterpå eller bekoste innpakking. Dette later til å være en komplisert og kostbar affære ifølge informantene. Tre av informantene skylder på at det er lenge mellom de pålagte sikkerhetskursene som årsak til at de har begrenset kunnskap om sikkerhetsutstyret og kom med utsagn som:

Begynner å bli ei stund sia sikkerhetskurset, men trur no det skal gå greit. Synker båten, kommer no flåta opp (2, 2021).

Har jo kursene, men ikke noe mer kjennskap enn det vi får på kursene (6, 2021).

For lang tid mellom kursene. Henger ikke med (7, 2021).

Fire av informantene mente at de hadde høy kunnskap om sikkerhetsutstyret sitt.

Som oppfølgingsspørsmål til dette spørsmålet, fikk informantene spørsmål om de øvde på bruk av sikkerhetsutstyret. De fleste av informantene svarte nei på dette, mens tre svarte at de øvde på bruk av nødraketter på nyttårsaften. To av informantene svarte at de hadde jevnlige øvelser på bruk av sikkerhetsutstyr. Trenden fortsatte med spørsmål om uønskede hendelser. 10 av informantene øver ikke på uønskede hendelser i det hele tatt, mens 1 informant øver

noe og en informant øver jevnlig. Sistnevnte øver på nødsituasjoner hver gang vedkommende går fra havn. Før dette tester de sensor for vanninntrengning og at lensepumpe fungerer.

Følgende sitater underbygger situasjonen:

Øver med redningsdrakt av og til og så nødraketter på nyttårsaften. Ellers er det vanskelig å øve med utstyret (4, 2022)

Vi trener ikke. Kun på sikkerhetskursene (6, 2021)

Ingen øving fordi det kreves ikke. Masse mas og fjas som man må føre inn i protokoller, men ting som er virkelig viktig finnes det ingen regler for (9, 2022)

Prater om det, men ingen øvelser (5, 2021)

Tenker gjennom bruken av utstyret, men øver ikke på å bruke det (1, 2021)

6.2 Subjektiv oppfattelse av Helse, Miljø og Sikkerhet

I starten av denne delen svarte informantene generelt og nølende med henvisning til bokstavene H, M og S. HMS var tydelig et teoretisk begrep som de fleste informantene ikke hadde et sterkt forhold til. Etter hvert som jeg fulgte opp med å spørre litt nærmere om hva de mente lå i de forskjellige bokstavene, kom det fram at informantene følte at de hadde høyt fokus på egen sikkerhet, hvordan de skulle holde seg friske og ikke utvikle belastningsskader. Her fokuserte de mer på de «myke» aspektene i yrket sitt. Fiskeri er et fysisk tungt arbeid, og det var tydelig at informantene mente at det var viktig å holde seg i form for at de visste at dersom de ikke hadde tilstrekkelig fokus på dette, kunne de bli skadet eller få belastningsskader som medførte at de ikke kunne utøve yrket sitt. De som hadde mannskap ombord, hadde uttalte at det var særlig viktig at alle om bord skulle ha det trygt og at arbeidsmiljøet skulle være bra. De kom med utsagn som:

HMS legger jeg i å ivareta alle tre bokstavene. Særlig egen helse, men du skal også ivareta kompisen også. Da kommer de to andre bokstavene av seg selv. Dette vil skape den nødvendige sikkerheten (5, 2021)

Alle elementene må være på plass for å føle trygghet (1, 2021)

Godt arbeidsmiljø, å tenke seg om og utføre prosessene på en mest mulig skånsom måte (4, 2022)

Det var tydelig at informantene skilte mellom HMS og risiko. I svarene over var det utelukkende fokus på arbeidsmiljø og hvordan informantene la til rette for trivsel om bord, unngå belastningsskader og tilrettelegging for å unngå å ikke kunne utøve yrket sitt. Når det kom til spørsmål om fokus på risiko i eget arbeide, penset svarene mer inn på det tekniske, prosessene i arbeidet i forhold til fysiske farer i arbeidet.

På spørsmål om fokus på risikoene i eget arbeid, kom det eksempler som is i leder, at maskinen fungerer som den skal og hvilket vær som var meldt. De fleste av informantene hadde tenkte mye på dette, mens en informant uttalte at vedkommende hadde middels fokus på slike risikoer. Samtlige uttalte i sine svar at «De måtte tenke seg om». På oppfølgingsspørsmål om hva de tenkte på, viste det seg at de tenkte gjennom arbeidsprosessene. Noen kalte det en form for risikovurdering og uttalte:

Tenke gjennom alle prosessene fra en går hjemmefra. Alt fra eget fokus, vær og teknisk (1, 2021)

Fokus på risikoene om bord, kan være enkle ting som is i leder (3, 2022)

Ei vurdering du gjør hele tiden, og hvordan du skal eliminere risikoene! (5, 2021)

Informantene sier de er fokusert på sikkerhet, de tenker gjennom arbeidsprosessene og kaller det risikovurdering. De er ikke opptatt av å dokumentere disse, og påpeker at prosessene de utfører er de samme fra dag til dag, men at det likevel er viktig å tenke gjennom dem for å forsikre seg om at de ikke utsetter seg for unødvendig risiko.

På oppfølgingsspørsmål om hvilke sikkerhetsaspekter de hadde prioriterte, svarte seks informanter at de største sikkerhetsaspektene handlet om menneskelige feil. Dette henger godt sammen med forrige spørsmål der handlet om å tenke gjennom prosessene de skulle utføre, for å forsikre seg om at de gjorde dem rett. Fire informanter vurderte teknisk feil på fartøyet som det viktigste sikkerhetsaspektet, mens en informant svarte at vær og farvann var det viktigste sikkerhetsaspektet de måtte fokusere på. Et gjentakende tema for sikkerhetsaspekter var setting og draging av bruk. *Mye tau og utstyr i stor bevegelse* (3, 2022) og *Bære fast i bruk som settes* (12, 2022) er uttalelser som går igjen. Alle informantene uttrykte stor respekt for dette og påpekte viktigheten med å stille seg foran

bruket. Under setting av faststående bruk er det store krefter i sving. Ankre, kroker og tau dras over rekka i stor fart. Anker drar i en retning mot havbunnen mens fartøyet bruker maskinkraft for å strekke ut bruket. En av informantene sa *Alt har store krefter og det meste kan slå i hjel en mann. Viktig å holde oss på rett side for å unngå å bli truffet* (5, 2021). Faststående bruk omfatter garn og line.

Sikkerhetsaspektene ble også synliggjort med besvarelser som:

Vannpumpa røyk, varmeutvikling og røyk. Ringte nabobåten og fikk varslet. Var en knyttneve i magen, redsel, hjertebank, men tar kontroll for å gjenvinne kontroll (1, 2021)

Navigasjon i trange farvann, tørne, sette bruk (2, 2021)

Sette seg fast i bruk er den største risiko. Mye tau og utstyr i stor bevegelse. Et anker på 110 kg stopper ikke fordi noen setter seg fast (3, 2022)

Sette bruk er det mest risikofylte (5, 2021)

Setting og draging av bruk er de det farligste (7, 2021)

Besvarelsene beskriver scenarier som tydelig utgjør en stor risiko. Samtidig snakker informantene om disse som dagligdagse, og at det med rett fokus ikke trenger å medføre for stor risiko. Informantene påpeker at så lenge man følger prosedyrene ved å ikke stille seg eksponert posisjon for bruket, så er risikoen tilfredsstillende lav.

På direkte spørsmål om risikovurderinger, svarte 9 informanter at de gjennomførte risikovurderinger. Tre av informantene definerte risikovurdering som en egen prosess, men ingen dokumenterte disse vurderingene. En gjennomgående forståelse var at risikovurderinger ble gjennomført automatisk når de planla prosessene, enten i tankene til alenefiskeren eller i samtale med kolleger før prosessene ble iverksatt. Dette ble underbygget av utsagn som:

Tar på mæ hua og ser mæ i speilet. Gjennomgår sikkerhetsaspektene der...hver gang...Blitt et rituale (1, 2021)

Alltid risikovurdering før en prosess. Gjør alt klart og gjennomgår hva som skal skje (2, 2021)

Skrevet noen vurderinger om risiko som jeg opplever (4, 2022)

Ja, dersom vi er klar over at vi skal inn i en ny situasjon. Vi vet hva vi holder på med, så risikovurderingen har vi allerede gjort (6, 2021)

Ja, kontinuerlig, men ikke organisert (7, 2021)

Skjer no hele tiden, men ikke organisert (8, 2022)

I likhet med besvarelsene om sikkerhetsaspektene og risikoene med disse, var svarene på dette spørsmålet entydig om at risikovurderinger er noe man utfører, men ikke nødvendigvis ser behovet i å dokumentere.

Ti av informantene opplyste at de ikke har dokumenterte prosedyrer om bord. To av informantene svarte at de har dette. Likevel svarte de fleste informantene at de følger prosedyrer i arbeidet sitt, men at disse ikke var dokumenterte. Noen har et høyt fokus på å følge prosedyrer, og en av informantene svarte at *Egne prosedyrer følges, men har ikke skrevet dem opp (1, 2021)*. En annen svarte at *Alle prosedyrer er kjent og brukes slik at det skjer på samme måte hver gang (3, 2022)*.

Dette viser at det er utbredt bruk av en gjentakende fremgangsmåte for prosessene om bord uten at fremgangsmåten er beskrevet skriftlig.

Flere av informantene uttrykte at rutinemessige prosesser og praktisk opplæring var årsaken til at de utviklet egne måter å utføre prosessene på og ikke følte behov for å skrive dem ned. En informant svarte at *Vi har ikke egne dokumenterte prosedyrer, men vi vet at det gjelder å gjøre det klart.... (5, 2021)*, mens informant nr 5 uttalte at *Det ligger i blodet i min generasjon. Den nye generasjonen er mer vant til å måtte lese seg til hva som skal gjøres (5, 2021)*

To av informantene syntes det var et mas om dokumentasjon. Vi har sett noen av svarene deres tidligere i dette kapitlet, blant annet gjennom svar om at *Sikkerhet er et nødvendig onde (7, 2021)*. På spørsmålet om dokumenterte prosedyrer svarer informanten kontant at *Nei, tar det der og da. Mye er rutinearbeid (7, 2021)*. Den andre informanten som ikke prioriterte dokumenterte prosedyrer mente at prosedyrer handlet om prosesser rundt sikkerhet og svarte *Hva man har lært på sikkerhetskurs og hva man lært av erfaring (6, 2021)*

Besvarelsene om dokumenterte prosedyrer føyer seg inn i rekken om at informantene ser ut til å fokusere på sikkerhet uten å måtte dokumentere det.

6.3 Kommunikasjon i sikkerhetskulturen

I denne delen av intervjuet fokuserte vi på kommunikasjon om bord på fartøyet og kommunikasjon ut til myndighetene.

Samtlige informanter svarte at det var viktig å ha god dialog om bord og at det var viktig å ha lav terskel for å si ifra dersom det var forhold om bord som ikke var bra, eller at det var arbeidsoppgaver som måtte diskuteres. Informantene representerte både skipperne, alenefiskere og mannskaper. I forhold til kommunikasjon internt om bord, svarte både skipperne og mannskapene at det var viktig med stor takhøyde for å ta opp utfordringer. *Det der gjør du fan ikkje igjen (5, 2021)* Fortalte en av informantene at vedkommende hadde sagt til en av mannskapet etter at en prosedyre ikke ble fulgt. Det var ikke tvil om at begge parter forsto alvorret. En annen informant, som var mannskap fortalte om utfordringer med lave rekker og ønsket høyere rekke for å redusere risikoen for å ramle over bord. Han var den høyeste personen om bord, og da ønsket etter flere forsøk, ikke ble imøtekommet, hang han ankrene på rekka akterut for å øke høyde noe. På spørsmål fra skipperen om hvorfor han gjorde det, hadde fiskeren svart *Når man ikke er en liten fjellfinn, slik som du, må man ha høyere rekker for ikke å ramle over bord (3, 2022)*. *Skipperen ble litt snurt, men han kommenterte aldri igjen at ankrene ble hengt slik, og dagen etter var humøret like godt som vanlig (3, 2022)*.

Vi ser at språket kan være noe hardt, men at stemninga ikke påvirkes nevneverdig. Tematikken i uttalelsene som er referert omhandler i høyeste grad sikkerhet ombord og er alvorlig. Da utløses også ofte følelser, som videre kan påvirke språket. Det ser vi også i uttalelsen fra informant 2 som uttalte at *Æ brukte jo kjæft på kjærringa, men det va no fordi æ blei redd for ho (2, 2021)*. Selv om uttalelsene beskriver alvorlige hendelser og høy temperatur, påvirkes ikke arbeidsmiljøet i negativ retning. *dagen etter var humøret like godt som vanlig* sa informant (3, 2022). Dette kan ha sammenheng med den store takhøyden som informantene beskriver og kan refereres til hva James Reason (1997) sier om en fleksibel sikkerhetskultur, der organisasjonen endrer seg ved behov. Alle

besetningsmedlemmene er trygg på å kunne si ifra, og at det ikke nødvendigvis må være skipper som uttaler seg for at en instruks skal bli tatt til følge.

I forhold til ekstern kommunikasjon svarte 11 informanter at de rapporterte ikke dersom det ikke var noe som medførte personskade og sykemelding. Årsaken var at de syntes det var komplisert og vanskelig å finne frem til hvordan man rapporterte. En av informantene uttalte at *Vet ikke hvordan det fungerer med rapporter på sjøfart sitt skjema* (1, 2021), mens en annen svarte at *Vært borti systemet, men altfor komplisert* (3, 2022).

Samtidig var informantene klare på at det var vanskelig å vite hva som skulle rapporteres. Noen av informantene uttalte at de rapporterte kun ved personskade, og at det skjedde samtidig som man meldte til NAV om sykemelding. En annen uttalte at *Dersom der skjer en ulykke, må man rapportere pga NAV og alt* (2, 2021).

En av informantene uttalte at *Nei, det skal vel egentlig gjøres, men det gjøres ikke* (3, 2022), mens en annen svarte at vedkommende *Kjenner ikke til rapporteringsrutiner hos Sjøfart* (4, 2022).

Samtlige informanter uttrykte at de ikke fikk tilstrekkelig informasjon om krav til rapportering og hvordan man utførte det, som *Ikke blitt fortalt at det er plikt å rapportere* (2, 2021) og *Nei, hverken enkelt eller tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratet. Kanskje en terskel...* (5, 2021).

Dette skaper frustrasjon og fører til uttalelser som *Det er jo akkurat den dokumenteringen. Det blir til slutt et irritasjonsmoment* (9, 2022).

Her er vi tilbake til forståelsen om at dokumentasjon og rapportering ikke er det viktigste for at fiskeryrket skal føles trygt. Forståelsen om at de har skjønt hva som gikk galt, og innfører korrigerende tiltak der og da, i stedet for å rapportere om hendelsen til myndigheten er utbredt. Underrapportering vil på sin side medføre feil i statistikk om ulykker, noe som det også må tas høyde for.

6.4 Risikovillighet

Under risikojustering ønsket jeg å finne ut hva informantene fokuserte på da de tok beslutninger og om de lot seg på påvirke av krefter utenfra.

Ni av informantene fokuserte på egen og mannskapets sikkerhet når de tok beslutning om risikoer. Tidligere i kapittelet så vi at informantene vurderte det å stille seg på rett side av utstyr i bevegelse for ikke å bli trukket over bord var en viktig forebygging. Fokuset på egen og kollegers sikkerhet gikk igjen i dette temaet også. Samtlige informanter mente at situasjonen hadde forandret seg og at det var blitt mer anerkjent å bli igjen på land dersom det var dårlig vær, enn å dra til hav da. Dette viser en utvikling i sikkerhetskulturen og underbygges av en av informantene som uttalte at *Man er en vellykket fisker om man ikke tar risikoer* (2, 2021), mens en informant svarte *Aldri verd å skade folk og båt* (6, 2021).

Likevel nølte informantene litt på oppfølgingsspørsmålet om hvordan de vurderte det dersom de hadde bruk allerede stående i havet.

To informanter fokuserte direkte på at de måtte berge bruk om det ikke går utover sikkerheten til fartøyet. En informant prioriterte økonomi og potensielt tap dersom bruket blir stående eller blir ødelagt. Dette var imidlertid ikke for å tjene mer penger eller konkurrere mot noen og uttalte *Ikke for å tjene mer, men for å unngå tap av utstyr og last* (4, 2022). En annen sa *Det hender en må ta noen sjanser, men aldri unødvendig eller at det kan gå utover sikkerheten* (7, 2021), mens siste mann sa;

Alltid i grenseland. Av og til i en arbeidssituasjon må du kunne ta litt risiko (9, 2022).

Likevel definerte informanten grenseland som grensen til å øke risiko, ikke grensen til at situasjonen ble farlig. Også her ser vi at informantene utviser kontroll på risikoen og kan unngå den om de ønsker.

Det er nok av dager å fiske på, så man trenger ikke gå på havet om det blåser kuling (7, 2021) uttalte en informant på spørsmålet om hvor dårlig vær det må være for ikke å gå på havet. Åtte av informantene har lav terskel for å bli på land dersom været er for dårlig, mens fire informanter har høyere terskel. Likevel var det tydelig at været var en del av risikovurderingen hver gang de planla å dra til havs da de svarte:

Det er ikke verd det (1, 2021)

Du kan være en god fisker om du vurderer at det er for dårlig vær til å gå på havet (2, 2021)

Vurderes hver gang. Snur om været skifter eller det er dårligere enn forventet (3, 2022)

Du trenger ikke være tøff mot været for å være en god fisker (4, 2022)

Akkurat som i forrige spørsmål viser informantene at de kontrollerer risikoen ved å unngå den om de ønsker det.

På spørsmål om hva informantene prioriterte i forbindelse med beslutningstaking om man skal dra til havs eller ikke, svarer ni av informantene at det er å tenke på egen og mannskapets sikkerhet som er størst. To informanter fokuserer på å berge bruk og fangst, men en informant prioriterte på økonomi. Vedkommende fikk en gang en bot som følge av at Fiskeridirektoratet mente at han lot garnet stå for lenge. Selv hevdet fiskeren at han ikke kom seg ut til garnet på grunn av været. Dette spørsmålet skilte informantene fra hverandre. Hvordan de vurderte beslutningen om å gå til havs avhang plutselig veldig av hvordan de var som person. En av informantene mente at det var et konkurranseyrke og dersom en fra bygda gikk, så gikk alle selv om man kanskje hadde tenkt at det var for dårlig vær. En av informantene innrømte at *Har hatt situasjoner som har gitt adrenalin, men ikke planlagt. Sikkerheten først. Å gå på akkord med det kan fort bli en kostbar affære (5, 2021)*

En informant var veldig klar; *Aldri utfordre egen sikkerhet (3, 2022)* sa vedkommende med bestemt mine.

Det lyste imidlertid en slags usikkerhet hos informantene mens de svarte på dette spørsmålet;

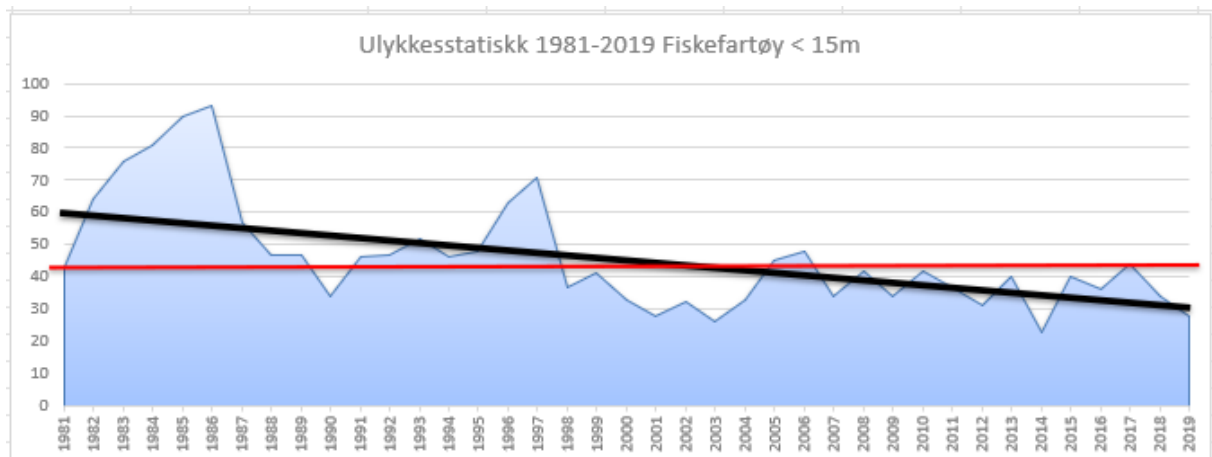
Ja, man vurderer jo å få røykte bruket og levert fangsten. Du får etter innsatsen, og da er det ikke bare bare å gå og se i været (2, 2021)

Risiko for økonomisk tap kan påvirke beslutning, men ikke dersom det går utover sikkerheten (4, 2022)

Tenker på om det er sikkert å gå ut, men må man, så må man.. (7, 2021)

Det er tydelig at sikkerheten er i fokus når informantene svarer på spørsmålet, men kroppsspråket viser også en viss grad av ønsket om ikke å tape penger. Dette er første gang i løpet av intervjuet at jeg ser en usikkerhet i informantene i forhold til besluttsomheten deres.

6.5 Statistikk



Figur 2

Figur 2 viser antall rapporterte ulykker på norske fiskebåter med største lengde under 15 meter i perioden 1981-2019. Gjennomsnittlig antall ulykker per år er 46. Toppene sett bort fra toppene i første del av 80-tallet og på midten av 90-tallet, så er trenden svakt nedadgående.



Figur 3

Figur 3 viser antall fiskere registrert i fiskerimantallet i Norge med fiskeri som hovedarbeid.

7 Drøfting

I dette kapittelet skal jeg bruke teorien i oppgaven til å forklare de empiriske funnene mine, slik Førland (2011) definerer diskusjon som *å drøfte med seg selv* (Førland, 2011).

Problemstillingen ligger til grunn for diskusjonen og fører det teoretiske rammeverket sammen med de empiriske funnene.

7.1 Risikopersepsjon

7.1.1. Hva preger fiskernes risikopersepsjon?

Uttalelsen om at *sikkerhet er et nødvendig onde med altfor mye dokumentasjon og at det fort kan bli en effekt at man driter i sikkerheten for at man må dokumentere alt* (9, 2022) sett opp mot besvarelsen fra samme informant der man ser at vedkommende har et høyt fokus på sikkerhet om bord på eget fartøy viser at det er en forskjell på hvordan enkeltmennesker ser på uttrykket sikkerhet. Vi må studere de teoretiske begrepene rundt den subjektive oppfattelsen av risiko for å forstå denne forskjellen. Aven fokuserer på hvem som opplever risikoen og hvordan vedkommende opplever denne. Risikoene som utfordrer sikkerhet er individuell og hva en person opplever som risiko er ikke det samme som hva en annen person opplever. Eid påpeker at hvordan vi oppfatter risiko avhenger av situasjonen vi befinner oss i og hvilken bakgrunn hver enkelt av oss har for å tolke risikoen. Kun tre av informantene til denne oppgaven har under 10 års erfaring. Disse er imidlertid vokst opp i fiskerfamilie og har lang erfaring med å leve med risikoene innen fiskeri selv om de selv ikke har jobbet på fiskebåt så lenge. Samtlige informanter har derfor dypgående kunnskap om fiskeryrket. Når vi studerer forskjellen i besvarelsene om kunnskap og fokus relatert til sikkerhet på eget fartøy, forstår vi det Aven og Eid mener om subjektiv oppfattelse. Vi må derfor tolke besvarelsene individuelt og forstå hva informantene mener med ordene de bruker. Det ser vi også i forskjellene der noen av informantene tenker lover og forskrifter med en gang de får spørsmål om ordet sikkerhet, mens andre har et mer helhetlig syn på at sikkerhet omfatter *alt fra jeg går ut døra hjemme til jeg kommer hjem igjen*. Felles for dem alle var at når vi gikk nærmere inn på uttrykket sikkerhet og hvordan de jobbet med dette om bord, så var det tydelig at samtlige hadde høyt fokus på at arbeidsplassen skulle være trygg.

På direkte spørsmål om subjektiv oppfattelse av Helse, Miljø og sikkerhet, tenkte alle informantene på at *alt er på stell og arbeide på minst mulig belastende måte*. Det var tydelig at alle informantene hadde tanker om at de jobbet i et yrke som ville gjøre det vanskelig å fortsette dersom de fikk slitasjeskader eller andre skader som gjorde det vanskelig å være så fysisk som en må være når en jobber som fisker. Det å se at samtlige fokuserte på sikre arbeidsprosesser, god dialog og at alt er på stell, medfører at arbeidsplassen føles tryggere også. Dette påvirker også den subjektive oppfattelsen av lavere risiko enn om de følte at noe ikke var i orden. Et eksempel på dette er informanten som hang ankrene opp på rekka akterut for at den skulle bli høyere. En så liten justering av situasjonsbildet førte til at vedkommende følte seg tryggere.

Det at fiskerne oppsøker risikoen på eget initiativ for å arbeide alene på sjøen, påvirker også synet på risikoen. Som Boyesen (2003) skriver, så kan en person som oppsøker risiko frivillig være villig til å akseptere en risiko 1000 ganger høyere enn en risiko som man blir presset inn i. Mange av informantene mine påpekte at de ikke følte press eller nødvendighet om å gå til havs dersom været er for dårlig. I tillegg påpeker de at værmeldingen og tolking av forholdene er en av de viktigste faktorene som brukes for å vurdere om de skal gå på havet eller ikke. *Det er nok av andre dager å fiske på* (4, 2022), sa informant nr. 4 før vedkommende påpekte at det var ingen vits i å gå på havet om været var for dårlig. Samtidig uttalte denne informanten at det hadde vært anledninger der det hadde *blitt litt adrenalin* (4, 2022), da fordi forholdene hadde endret seg og situasjonen ikke ble slik det var planlagt. Dette kan ha med hurtig endring i været å gjøre, som man ikke har kontroll over når man legger ut. Selv om værmeldingen har vært god, kan været endre seg fort. En annen informant uttalte at værmeldingen kunne være god, men at man oppdaget at forholdene var annerledes, enten som følge av vind og strøm mot hverandre eller andre forhold som ikke værmeldingen tok høyde for og som kunne medføre at man snudde og gikk inn igjen. Disse eksemplene viser at fiskeren opplever høy grad av kontroll over risikoen med hensyn til været og at de selv føler at de i mange tilfeller kan styre unna dårlig vær som en risiko for seg selv.

Det samme ser vi i besvarelsene om sikkerhetsaspektene om bord. Samtlige informanter snakker om *mye tungt utstyr i stor bevegelse* (2, 2021). Dette handler om ankere, tauverk og liner som har stor fart og stor kraft når det settes ut og når fartøyet er i bevegelse. Samtlige informanter mener at dette er det største sikkerhetsaspektet. Likevel er det ingen av

informantene som uttaler at de er redd for å bli med bruket ut. Alle påpekte viktigheten med å stille seg i sikker avstand til slikt utstyr og at dersom man gjorde det, så var det trygt. Den eneste som snakker om frykt rundt dette, er informant nr. 2 som har ektefellen med seg på vinterfiske. *Æ blei jo redd for at ho skulle bære fast og gå på havet* (2, 2021) sa informanten. Denne uttalelsen viser nettopp det som Eid var inne på, nemlig at denne ektefellen ikke hadde samme erfaring og forutsetning til å forstå risikoen med ankrene og lina som dras ut av fartøyet i stor fart og kan hekte henne med seg. Dette hadde fiskeren selv og følte en frykt for å miste ektefellen, nettopp fordi vedkommende visste at ektefellen ikke hadde samme kunnskap. Ektefellen selv følte trygghet fordi vedkommende stolte på fiskeren, og ønsket å være med på havet av fri vilje, slik Boyesen (2003) påpeker om det å oppsøke risiko frivillig. Vi ser også her at risikoen er kjent, og informantene har implementert forebyggende tiltak ved å stille seg foran bruket, slik at de ikke var eksponert. Dersom de hadde stått bak og eksponerte seg for risikoen ved å bli dratt med ut i havet, ville situasjonen følt mer utrygg. Det kom også frem i intervjuene at de fleste informantene visste om fiskere som hadde blitt dratt med til havs, både med døden som konsekvens og i tilfeller der det hadde gått bra.

Selv om de fleste informantene ikke dokumenterte risikovurderingene og prosedyrene, var de veldig tydelig på at de utførte risikovurderinger og hadde prosedyrer. Informantene var ærlig om at de ikke skrev slikt ned, men mente at det ikke var nødvendig da alle visste hva som skulle skje og de diskuterte fremgangsmåtene i forkant av hver operasjon. Dette viser at informantene er kjent med risikoene, håndterer dem på en måte som gjør at de føler seg trygg, selv om de ikke dokumenterer hverken risikovurderinger eller prosedyrer. Informantene har erfaring med risikoene i yrket sitt, og opplever at de kan kontrollere dem. Dette påvirker persepsjonen av risikoen, slik Schmidt (2004) sier. Utfordringen med å forstå fiskeren oppstår når samfunnet rundt ikke har den samme forståelsen av risikoene som fiskerne arbeider i.

7.1.2 Hvordan ser samfunnet på fiskernes risiko?

For å forstå hvorfor samfunnet utenfor fiskeriene opplever fiskeryrket som farligere enn fiskerne, kan vi igjen bruke de teoretiske begrepene rundt risikopersepsjon som vi allerede har brukt for å forklare hvordan fiskerne oppfatter risikoen.

For de fleste som ikke har tilknytning til havet og fiskeryrket, oppleves det risikofyllt å skulle arbeide ute på havet, alene i et lite fartøy i mørket og i kalde omgivelser. For de menneskene som foretrekker kontorarbeid og føler trygghet med å sitte tørt og varmt inne, samt stå støtt på bakken uten påvirkning av vind og bølger, vil det oppleves som en ufrivillig risiko som Boyesen (2003) skriver kan oppleves 1000 ganger sterkere enn om risikoen hadde vært oppsøkt frivillig. Folk flest har ikke den erfaringen og forutsetningen til å forstå hvordan forholdene til fiskerne er, slik Eid og Aven skriver om. Som nevnt i innledningen slår media ofte opp nyheter som presenterer fiskeryrket som for eksempel farligere enn å være politi i USA. Slike medieoppslag påvirker den delen av befolkningen som ikke har erfaring fra fiskefeltet på en måte som øker følelsen av risiko. Slike oppslag påvirker barn og unge som ungdommen som jeg beskrev ønsket å bli fisker, men var blitt usikker fordi det var så mange som omkom på havet.

7.2 Hvordan preger fiskernes risikopersepsjon sikkerhetskulturen deres?

For å forstå hvordan fiskerne tenker om sikkerhetskultur, må vi forankre deres uttalelser i teoretiske betraktninger. Ifølge Pidgeon & O'Leary (2000) handler sikkerhetskultur om hvordan organisasjonens innsikt og felles forestillinger angående sikkerhetsspørsmål anvendes (Pidgeon, 2000). Elleve av de tolv informantene mine uttalte at de hadde høyt fokus på sikkerhet på eget fartøy. Likevel var besvarelsene mer spredt når det kom til spørsmålet om kunnskap om egen sikkerhet. Med det første spørsmålet, kan uttalelsen fra Pidgeon & O'Leary (2000) brukes godt med at sikkerhetskultur handler om hvordan organisasjonen anvender ei felles forestilling. I det andre spørsmålet slår imidlertid dette sprekker, da de sprikende besvarelsene viser at dette er mer komplekst enn det å se på fiskerne som en felles organisasjon. Uttalelsene fra informantene viser også dette når de spriker fra at *alt fra du ankommer kaia til du drar hjem, handler om sikkerhet* (1, 2021) til *Aner ikke* (7, 2021). *Føler jeg ikke er underlagt noen regler* (7, 2021). Vi må derfor gå dypere inn i gruppen fiskere enn å se dem som en felles organisasjon. Noen av informantene refererte direkte til lovverk da de ble spurt om hvilket fokus på sikkerhet de hadde, mens andre viste et bredere bilde av forståelsen av uttrykket og refererte til en mer helhetlig tankegang. Nesten samtlige informanter mente at de hadde prioriterte sikkerhet, så da er det interessant å forske nærmere på sammenhengen mellom det å ha fokus på det og samtidig uttale at de ikke har stor kunnskap om tematikken. Det at noen referer direkte til lovverk, mens andre svarer mer helhetlig er også et tegn på at synet på sikkerhet er forskjellig.

James Reason (1997) fokuserer på informasjonssystem som vesentlig for utvikling av sikkerhetskultur. Med informasjonssystem mener han et system der uønskede hendelser rapporteres, analyseres og bekjentgjøres slik at resten av organisasjonen kan lære av hendelsen og forebygge at den aktuelle hendelsen oppstår på nytt. For alenefiskere er det utfordrende å snakke om informasjonssystem innen sikkerhet på samme måte som på større fartøyer med flere mannskaper. Likevel viser intervjuene at alenefiskere samarbeider ofte med andre fiskere og har en dialog om uønskede hendelser, slik at man kan se på organisasjonen i definisjonen på en større måte enn bare sin egen enhet. Flere av informantene hadde arbeidet på større fartøyer tidligere, og hadde erfaring med flere perspektiver av sikkerhetskultur. Informantene uttalte at de ikke så på yrket sitt som konkurranse og i det store bildet ikke lot seg påvirke for å gå til havs dersom forholdene var for dårlige. Ifølge informantene var det en utbredt praksis å *se i været og snakke sammen* (2, 2021) dersom man var usikre på forholdene. De snakker sammen mellom fartøyene og gjør vurderinger om vær og

arbeidsforhold sammen. Dette viser at et slikt sikkerhetsinformasjonssystem som Reason (1997) mener er viktig for at sikkerhetskulturen eksisterer selv om vi snakker om alenefiskere med hver sine fartøyer. Går vi videre inn i James Reason (1997) sitt helhetlige perspektiv, så vi i teoridelen at han deler sikkerhetskulturen opp i fire komponenter. Alenefiskerne har en åpen dialog med sine kolleger på andre fartøyer og utøver derfor en rapporterende kultur der de lærer av hverandre og noterer seg forbedringspotensialer for prosesser som de har utfordringer med fra før. Dette overføres videre til lærende kultur der de lærer av hverandre når de snakker åpent om problemer og hvordan de har løst dem.

Likevel er det aspekter i dette som må hensyntas. Gjennom intervjuene framkom det uttalelsene som ble mer vage på områder om grensen mellom hvor dårlig været måtte være før de lot være å gå ut. Dersom de hadde bruk stående ute, var terskelen for å la være å gå ut høyere. Fiskerne uttalte at de ikke ønsket å tape penger eller bruk ved ikke å hente det inn, men påpekte at de ikke ville gå ut dersom det var så dårlig vær at det var en forhøyet risiko. Det samme gjaldt informasjonsflyten med andre fiskere. Dersom informasjonen kunne medføre at nabobåten fikk kjennskap til bedre fiskeplasser, eller dersom en kunne risikere å tape anseelse fordi man hadde gjort noe som medførte en uønsket hendelse, så lot man heller være å si noe. Disse utfordringene henger godt sammen med det Reason (1997) sier om behovet for trygghet om at informasjonen ikke vil bli misbrukt. Når informantene likevel uttrykker at de snakker sammen, gjør vurderinger sammen og hjelper hverandre om nødvendig, viser det en høy grad av tillit blant fiskerne, samt at de er trygge på at ikke informasjonen blir misbrukt.

7.3 Har utdanning noe å si for sikkerhetskulturen til fiskerne?

Av informantene til denne oppgaven er det seks fiskere som ikke har noen form for utdanning. Fem av informantene har fagskole og en informant har høyere utdanning. Informanten som har høyere utdanning er utdannet i nautikk på universitetsnivå og har seilt på større fartøy tidligere. Vedkommende er vokst opp i fiskerfamilie og har nær tilknytning til fiskeryrket da vedkommende tidligere var med på fiske selv om det ikke var yrket. Når jeg konsoliderte besvarelsene, klassifiserte disse og så bort fra hvem som hadde uttalt hva under intervjuene, var det ingen signifikant forskjell fra de tre forskjellige klassifiseringene basert på utdanningsnivå. De fleste informantene hadde like høyt fokus på egen sikkerhet, så viktigheten med sikkerhetsutstyr om bord og hvilke sikkerhetsaspekter som påvirket dem. På spørsmål om sikkerhetsutstyr, bruk av dette, samt risikovurderinger og dokumenterte prosedyrer, var det en svak oppgang i fokus når det kom til informanten med høyere utdanning. Vedkommende svarte på en måte som viste mer kunnskap om temaet enn de øvrige. Det trenger ikke være som følge av utdanningen direkte, men at vedkommende hadde jobbet på større fartøy tidligere, der krav og systematisering på sikkerhetsstyring var større og at vedkommende hadde jobbet i et større miljø der sikkerhet kunne diskuteres i større grad enn på de små fiskebåtene. Samtidig var ikke fokuset av en slik karakter at vedkommende pekte seg ut med større grad av sikkerhetskultur enn de øvrige. En av informantene som ikke hadde utdanning i det hele tatt, uttalte at de har *skriftlige prosedyrer for alle prosesser og følger disse hele tiden* (3, 2022). I tillegg gjennomfører de *alltid risikovurderinger før en prosess* (3, 2022). De fleste andre uttalte også at de hadde prosedyrer og gjennomførte risikovurderinger, men få av dem hadde dette skriftlig. Det interessante i besvarelsen til informanten som jeg siterte, er at den informanten som har høyere utdanning jobbet hos denne informanten en periode før vedkommende skaffet seg eget fartøy. Det kan bety at informanten med utdanning har påvirket skipperen uten utdanning til å dokumentere prosedyrene.

Det å ha kontroll på sikkerhetsutstyr er et tema som kan avdekke forskjeller mellom fiskere med og uten utdanning. Samtlige informanter hadde høyt fokus på at de har tilstrekkelig sikkerhetsutstyr om bord. En av informantene hadde til og med mer sikkerhetsutstyr om bord enn det som er pålagt. Vedkommende påpekte at han kjøpte båten utstyrt i henhold til regelverket, men basert på erfaring gjennom et langt liv som fisker, ønsket han å utstyre

fartøyet med ytterligere sikkerhetsutstyr som vedkommende mente var nødvendig for tilstrekkelig sikkerhet om bord.

Flere av informantene uttaler at det er vanskelig å finne informasjon om hvilket utstyr som er påkrevd. Flere uttaler at de lener seg mot godkjente foretak som gjennomfører årlig kontroll om bord, slik at de får tips og veiledning fra dem dersom det er noe som mangler eller må rettes på. Øving på bruk av sikkerhetsutstyr er også et aspekt som kan skille fiskere med og uten utdanning. Samtlige informanter svarte at det var vanskelig å øve på bruk av sikkerhetsutstyr på egen hånd. De øvde på bruk av nødraketter på nyttårsaften. Nødrakettene må byttes ut annethvert år, og når de byttes ut, har det vært tradisjon å kunne sende de utgatte nødrakettene opp i forbindelse med nyttårsfeiring. Bruk av redningsdrakt, redningsflåte og nødpeilesendere er vanskelig å øve på fordi det vil påføre kostnader med å sette utstyret i stand igjen for videre beredskap.

Selv om ikke en fisker har behov for høyere utdanning, må alle fiskere gjennomføre sikkerhetskurs. Det er på disse kursene at fiskerne får opplæring i bruk av sikkerhetsutstyr. Sikkerhetskurs må gjennomføres hvert femte år og flere av informantene uttalte at de gjerne skulle ønske at de måtte ha kurs oftere for å få øvd mer på bruk av sikkerhetsutstyr.

Det at informantene ønsket hyppigere øving på bruk av sikkerhetsutstyr tolker jeg også er en måte å sikre egne interesser på. Går vi tilbake til uttrykket risikopersepsjon og påstanden om at en person kan være villig til å akseptere en risiko mer dersom man oppsøker risikoen frivillig enn om den er påtvunget, kan det å ha kontroll på bruk av sikkerhetsutstyret, gi en trygghet i seg selv. Uvissheten ved å kunne omkomme på havet uten å bli funnet utgjør en risiko som slikt sikkerhetsutstyr forebygger. Ved å ha kontroll på dette, kan risikoen oppleves som mindre. Ønsket om hyppigere sikkerhetskurs for å øve mer på bruk av sikkerhetsutstyr var uavhengig av hvilket utdanningsnivå informantene hadde og viser igjen at fiskerne tenker på egen sikkerhet, uavhengig av utdanningsnivå.

Ifølge informantene er en del sikkerhetsutstyr er om bord fordi det er stilt krav om det, men at noe føles mer nødvendig. Det at det ikke øves på bruk av sikkerhetsutstyr eller uønskede hendelser, viser igjen en trygghet som strekker seg utover teoretiske dimensjoner, slik vi har sett på tidligere om kjent risiko som man har erfaring med.

I forhold til rapportering ble det gjort funn som viser forskjell mellom utdanningsnivået til informantene. Samtlige informanter svarer at uønskede hendelser rapporteres i altfor liten grad. En av informantene er gradert til middels god å rapportere, mens de øvrige rapporterer svært lite. Informanten som klassifiseres til middels god å rapportere, fortsetter med at det er enkelt å rapportere. Vedkommende er den informanten som har høyere utdanning og har jobbet på større fartøy tidligere der det er større krav til rapportering av uønskede hendelser. Det er derfor en sammenheng med kunnskapsnivået til denne informanten sammenliknet med flere av de øvrige informantene som kun har jobbet på små fiskebåter som er underlagt forskrift om sikkerhetsstyringssystem på fiskefartøyer under 500 BT. Disse fartøyene er ikke pålagt avviksrapporing slik som de større fiskebåtene som er underlagt forskrift om ISM system. Ser vi tilbake til Reason (1997) sine perspektiver innen sikkerhetskultur, er det rapportering som utgjør basen i et effektivt sikkerhetsinformasjonssystem i en organisasjons sikkerhetskultur.

Rapportering kan imidlertid sees på forskjellig vis. På større fartøyer som har et sikkerhetsstyringssystem som er bygget opp rundt rapportering som et forbedringsverktøy, er vi inne i det perspektivet som Reason (1997) kaller rapporterende kultur. Det er mange eksempler på at dette ikke har fungert smertefritt, men dersom ledelsen i en organisasjon ser viktigheten i rapportering som et forbedringsverktøy og ikke for å finne syndebukker, vil et slikt system fungere bra, slik Reason (1997) påpeker om viktigheten av å føle trygghet i forhold til rapportering.

På fiskeflåten under 15 meter er de ikke pålagt rapportering på samme måte som på de større fartøyene. I tillegg er organisasjonene små med 1-3 personer på hvert fartøy. Vi kan skille rapportering i internt og eksternt. Intern rapportering på fartøyene omfattes av spørsmålene om viktigheten av god dialog om bord og takhøyde for å si ifra om det oppstår situasjoner som føles risikofylt. Samtlige informanter svarte at det var viktig med god dialog om bord og at det måtte være stor takhøyde for å si ifra dersom noe følte feil. Blant informantene beskrev de dette som *uvurderlig* (7, 2021) og *svært viktig* (6, 2021). Informantene var enige om at takhøyde var viktig for å *være trygg på hverandre* (3, 2022) og *lære av hverandre* (2, 2021). Nettopp å lære av hverandre selv om de ikke jobber på samme båt ble trukket frem. *Mye*

uformell prat om erfaringsoverføring da vi drifter sammen om egne båter (3, 2022), forteller at det finnes en rapporterende kultur blant disse fiskerne selv om de ikke jobber i samme organisasjon og på samme fartøy. Dette viser en fleksibel sikkerhetskultur, som er mer flat der alle fiskerne som samdrifter er på lik linje og føler mer samhørighet enn et hierarkisk forhold, slik Reason (1997) skriver om fleksibel sikkerhetskultur.

7.5 Hvordan påvirker dialogen mellom fiskerne og myndighetene sikkerhetskulturen deres?

Med risikokalkulatormodellen til Sjøfartsdirektoratet og statistikken over ulykker på norske fiskebåter, dukker fiskebåter ofte opp med rødt lys i systemene til Sjøfartsdirektoratet. Det vil si at risikokalkulatormodellen definerer disse båtene til å ha høy risiko. Årsaken til dette er at i statistikkene over ulykker til sjøs at fiskebåter er overrepresentert. Når informanter uttaler at *sikkerhet er et nødvendig onde* (9, 2022) og *mye mas og fjas som man fører inn i protokoller* (9, 2022), samtidig som alle informantene uttaler at de har høyt fokus på egen sikkerhet, må dette undersøkes nærmere.

Informantene i denne oppgaven uttaler at de er opptatt av at *alt må være på stell* (3, 2022) og at de vil *komme hjem like hel og ren som da de dro ut* (1, 2021) Med et slikt sikkerhetsfokus, bør jo forholdet til myndighetene også være bra. Likevel kommer uttalelsene om at *mye mas og fjas* (9, 2022) og *Altfor voldsomt og skrevet på faglig språk som er vanskelig å forstå* (7, 2021).

To av informantene mente at det var enkelt å finne informasjon om regelverk og følge dette. Disse informantene påpekte imidlertid at de mente dette fordi de brukte forsikringsselskap og godkjente foretak som rådgivere og støttet seg helt og fullt på disse. De øvrige informantene var samstemte i at det var vanskelig å finne frem i alt regelverk, det følte overveldende, og en av informantene mente at det høye fokuset på dokumentasjon kunne resultere i motsatt virkning enn ønsket, ved at man *driter i sikkerheten for at man må dokumentere alt* (9, 2022). På oppfølgingsspørsmål om inntrykket av at fokuset på regelverk og myndigheter var så negativt når inntrykket samtidig er at fiskerne tenker på sikkerhet i eget arbeid, svarte informantene at dette handlet om måten myndighetene *lesset dem ned med pålegg* (10, 2022).

Flere informanter følte at fiskerne ble sett på som *syndebukker* (9, 2022) og *lovbrytere* (12, 2022). De følte at noen menneskers dårlige valg medførte strenge reguleringer for alle og at de ble overlatt til seg selv. Som nevnt tidligere ble forsikringsselskap og godkjente foretak nevnt som gode rådgivere. På spørsmål om ikke Sjøfartsdirektoratet kunne spørres om råd, var det en samstemt holdning om at de nesten fryktet inspektørene fra Sjøfartsdirektoratet. En av informantene uttalte at vedkommende *Skulle ønske det var EN nettside med en matrise over hva som er påkrevd av utstyr og kompetanse* (8, 2022). Med dette mente informanten at det var så vanskelig å få oversikt over alle krav og at man til enhver tid var engstelig for å ikke ha fått med seg alt.

Den største utfordringen med sikkerhetskulturen er det i forhold til hvordan fiskerne tenker på lovverk og myndigheter. Det subjektive inntrykket av sikkerhetskultur om bord på fiskebåter under 15 meter er at fiskerne fokuserer på egen sikkerhet, de er lite villige til å ta risiko, da *det er nok av andre dager å fiske på* (7, 2021). Samtidig stemmer ikke dette med myndighetene som opererer med risikobasert tilsyn der fiskebåter representerer en stor andel av de fartøyene som lyser rødt i kalkulatoren for grad av risiko. Her må vi se nærmere på hvordan synet på sikkerhet skiller seg fra fiskerne til myndighetene som fører tilsyn med dem.

Carlsson skriver at man må finne de riktige interessentene til en ressurs og fordele makt mellom dem. Fiskerne og myndighetene representerer to typer interessenter som er knyttet til hverandre i en felles situasjon i et beskyttet område, slik Borrini-Feyerabend beskriver fellestrekkene i collaborative management. Ved bruk av modellen til Mitchell et al. (1997) identifiserer jeg fiskerne som forventede interessenter der de innehar egenskapene legitimitet og hastverk. De opplever at dersom de ikke *har alt på plass* (12, 2022), vil de risikere å miste muligheten til å utøve yrket sitt. Sjøfartsdirektoratet kan frata dem seilingstillatelse dersom det på tilsyn oppdages avvik fra lover og forskrifter. Dette oppleves som et stressmoment og kan i verste fall føre til at *man driter i sikkerheten for at man må dokumentere alt* (9, 2022).

Sjøfartsdirektoratet kan også oppleves som forventede interessenter, men med egenskapene makt og legitimitet. De utøver sin makt med oppfattelsen av at makten deres er legitim. For noen fisker ser vi imidlertid at Sjøfartsdirektoratet kan oppleves som absolutte interessenter som innehar både makt, hastverk og til dels legitimitet. Sjøfartsdirektoratet selv ser ikke på sine pålegg som hastverk, mens fiskerne opplever påleggene som stress. I noen tilfeller kan fiskerne også definere direktoratet som forventede interessenter der fiskerne fjerner legitimitet som egenskap for direktoratet og kan mene at de kun utøver makt og hastverk.

For at vi skal oppnå en autentisk dialog er det viktig at maktfordelingen mellom interessentene er lik og at man opplever en gjensidig avhengighet av hverandre. Fiskerne uttrykker frykt for at Sjøfartsdirektoratet skal komme på tilsyn og frata dem tillatelsen til å seile dersom de finner avvik fra lovverket. Det at fiskerne uttaler at det er vanskelig å finne frem i regelverk i forhold til kravene som stilles, gjør det vanskelig å være trygg på at man overholder kravene. Når de så uttaler at de føler seg som sydebukker som følge av en autoritær adferd fra Sjøfartsdirektoratets inspektører, oppleves frykten som enda større. Dette er i tråd med hva Schmidt (2004) sier om risiko som man blir presset til å oppleve. Det at Sjøfartsdirektoratet kan frata deg muligheten til å utøve yrket ditt sees på som en risiko av fiskerne, en risiko som de føler de ikke kan kontrollere selv. De begrunner dette med at det er så vanskelig å finne frem til hvilke krav som stilles til dem. Uttalelsene fra informantene viser at det ikke er en jevn maktfordeling mellom fiskerne og Sjøfartsdirektoratet som forskjellige interessenter. Det at sjøfartsdirektoratet kan iverksette sanksjoner som kan medføre at fiskerne blir unndratt muligheten til å utøve yrket sitt oppleves som en skjevhet i maktfordelingen. Fiskerne har ingen mottiltak mot disse sanksjonene, annet enn at de må følge lovverket. Når informantene uttaler at de synes det er vanskelig å finne frem til hvilket krav som stilles, fører det til frustrasjon, og uttalelser som at man *driter i sikkerheten for at man må dokumentere alt* (9, 2022). Dette fører heller ikke til en autentisk dialog mellom interessentene, noe som gjør det vanskelig å oppnå collaborative management.

8 Avslutning og Konklusjon

8.1. Konklusjon

I denne oppgaven har jeg sett på sikkerhetskulturen til kystfiskere og hvordan denne preges av fiskernes risikopersepsjon. Jeg har brukt teori om risikopersepsjon for å forstå hvordan fiskerne ser på risiko i eget arbeid og diskutert funnene mine opp mot teori om sikkerhetskultur. Til slutt brukte jeg teori om collaborative management for å forstå hvorfor uformelle samtaler med fiskerne gir et inntrykk av lav grad av tillit til sjøfartsmyndighetene.

Fiskerne sier selv at de har et høyt fokus på egen sikkerhet når de utøver yrket sitt. De er opptatt av å *komme hjem like ren og hel som da de dro* (1, 2021) og *tar ikke unødige sjanser* (3, 2022).

Når vi som samfunn opplever fiskeri som et farlig yrke, så handler det om informasjon vi får fra statistikker, nyheter og sosiale medier. De fleste av oss har ikke har inngående kunnskaper om hvordan risikoen kan håndteres om bord på en fiskebåt og opplever derfor risikoen med fiskeri som større enn fiskerne selv.

Fiskerne har lært å håndtere risikoene gjennom opplæring og erfaring. De vurderer vær, bølger og strøm, diskuterer med nabobåter og tenker gjennom hvordan forholdene er før de beslutter om de skal gå til havs. De har lært seg å kjenne risikoen og vet hvordan de skal håndtere den. Dette påvirker måten de opplever risikoen på. Når de nærmer seg fiskefeltet, gjennomgår de arbeidsprosessene og forsikrer seg om at de iverksetter på en måte som ikke eksponerer dem for farlige situasjoner. De velger selv om de skal gå ut, og dersom været er for dårlig, kan de velge å bli på land.

Det er nok av andre dager å fiske på (7, 2021) er uttalelser som viser at fiskerne føler at de kan kontrollere risikoen. De oppsøker risikoen frivillig, slik vi har sett i teorien om risikopersepsjon og opplever derfor en trygghet i utøvelsen av yrket sitt.

Det at fiskerne føler trygghet med yrket sitt bekreftes ved at de har et utbredt sikkerhetsinformasjonssystem som strekker seg ut over eget fartøy. Selv om de er en til tre personer om bord i hvert fartøy, har de en utbredt dialog mellom fartøyer fra samme bygd

eller som fisker i samme område. De vurderer sikkerhet sammen, lærer av hverandre og hjelper hverandre. Informantene til denne oppgaven forteller om utbredte rapporterende og fleksible sikkerhetskulturer mellom fartøyene. På den måten mener de selv at de får bekreftet sine vurderinger, selv om de er alene på eget fartøy.

Fiskerne fokuserer ikke på dokumentasjon og rapportering til myndighetene. De unngår å rapportere så langt som mulig og trenerer derfor det dokumenterte systemet som myndighetene har tilrettelagt for å oppnå en god rapporterende og lærende sikkerhetskultur.

Den udokumenterte praten mellom fartøyene som fiskerne mener bidrar til en lærende sikkerhetskultur, stemmer ikke overens med trygg rapporteringskultur. Det er kun informasjon som er vurdert til å kunne deles som deles. Dersom en fisker ikke ønsker å melde ifra om noe, så holdes informasjonen tilbake. Dette medfører at feil, risikoer og hendelser som kan bidra til å gjøre fiskeri til en tryggere arbeidsplass, ikke blir kunngjort. Vi kan derfor ikke si at denne uformelle praten mellom fartøyene representerer en sikkerhetskultur, slik Reason (1997) beskriver det.

Statistikken viser at det fortsatt skjer for mange ulykker innen fiskeri og Sjøfartsdirektoratets risikokalkulator viser med tydelighet at fiskeri er et farlig yrke. Det er en utfordring i dialogen mellom fiskere og sjøfartsdirektoratet. Fiskerne opplever ikke en jevn maktfordeling mellom seg og myndighetene som interessenter. Den autentiske dialogen mellom interessentene mangler, og det medfører at det er vanskelig å oppnå collaborative management. Resultatet fremkommer i et dårlig kommunikasjonsklima mellom interessentene, som igjen får konsekvenser for sikkerhetskulturen ved at systemet som myndighetene har tilrettelagt ikke følges.

8.2. Forslag til videre forskning

På bakgrunn av mine funn, har jeg forslag til videre forskning;

1. Det vil være nyttig for samfunnet å forske nærmere på hvordan man kan oppnå en autentisk dialog med jevn maktfordeling mellom fiskere og Sjøfartsdirektoratet for å øke sikkerhetskulturen i fiskeri.
2. Det vil være nyttig å forske nærmere på forståelse av sikkerhetskulturen til fiskerne i forhold til dokumentasjon og mangel på dette.

Figurliste

Figur 1 16
Figur 2 38
Figur 3 38

Referanser

- 1, I. (2021, September 24). Informant 1. (M. Storli, Intervjuer)
- 10, I. (2022, Februar 4). Informant 10. (M. Storli, Intervjuer)
- 12, I. (2022, Februar 4). Informant 12. (M. Storli, Intervjuer)
- 2, I. (2021, September 24). Informant 2. (M. Storli, Intervjuer)
- 3, I. (2022, September 24). Informant 3. (M. Storli, Intervjuer)
- 4, I. (2022, September 24). Informant 4. (M. Storli, Intervjuer)
- 5, I. (2021, September 24). Informant 5. (M. Hammer, Intervjuer)
- 6, I. (2021, September 24). Informant 6. (M. Hammer, Intervjuer)
- 7, I. (2021, September 24). Informant 7. (M. Hammer, Intervjuer)
- 8, I. (2022, Februar 4). Informant 8. (S. Storbakk, Intervjuer)
- 9, I. (2022, Februar 4). Informant 9. (S. Storbakk, Intervjuer)
- Aven, T. (2003). *How to approach Risk and Uncertainty to support Decision making*. Wiley.
- Borrini-Feyerabend, G. (1996). *Collaborative management of PRO-TECTED Areas: Tailoring the approach to the context IUCN*. Hentet fra iucn.org:
<http://www.iucn.org/themes/spg/Files/tailor.html>.
- Boyesen, M. (2003). *Risikopersepsjon - en innføring i fagfeltet*. Hentet fra dsb.no:
<http://dsbinfo.no/Global/Publikasjoner/2003/Tema/risikopersepsjon%20-%20en%20innføring%20i%20fagfeltet.pdf>
- Brinkmann, L. T. (2012). *Kvalitative metoder*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Carlsson, L. &. (2005). Co-management: concepts and methodological implications. *Journal of environmentat management*.
- Eid, J. (2005). *Operativ psykologi, 2. utgave*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Fiskeribladet.no. (2020, 17). *Fiskeribladet.no*. Hentet fra Fiskeribladet.no/nyheter:
<https://www.fiskeribladet.no/nyheter/fiskeri-er-norges-farligste-yrke-men-na-er-dodstallene-snudd/2-1-732672>
- fiskeridepartementet, N. o. (2021). *regjeringen.no*. Hentet fra regjeringen.no/tema/mat-fiske-oglandbruk: regjeringen.no/tema/mat-fiske-og-landbruk/fiskeri-og-havbruk/1/fiskeri/id2577903
- Fiskeridirektoratet. (2022, April 2021). *fiskeridir.no/fiskerimantallet*. Hentet fra fiskeridir.no:
<https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Tall-og-analyse/Fiskere-fartoy-og-tillatelser/Fiskermanntallet>
- Førland, T. (2011). *Lærebok i oppgaveskriving*. Oslo: Gyldendal Akademiske.

- Hage, Ø. (2012, 6 12). *Intrafish.no/nyheter*. Hentet fra *intrafish.no*:
<https://www.intrafish.no/nyheter/fisker-verdens-farligste-yrke/1-1-674741>
- Hallenstvedt, A. (2021, 2 25). *De norske fiskeriers historie*. Hentet fra *snl.no*:
https://snl.no/Norsk_fiskerihistore
- Hansen, A. (2020, 10 2). *Pappa er fisker*. Tromsø, Norge: Arne Hansen.
- Henriksen, T. (2021, 10 2). <https://utdanning.no/tema/yrkesintervju/fisker>. Hentet fra *utdanning.no*: <https://utdanning.no/tema/yrkesintervju/fisker>
- Innes, J. B. (2010). *Planning with complexity*. *Routledge*.
- Johansen, O. (2022, 4 1). *Lønn og lønnsomhet hele året - Går det an? Vorspiel med forskere*. Svolveær: Ove Johansen.
- lovdata.no. (2016, 12 28). *Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasreskip, passasjerskip og fiskefartøyer*. Hentet fra *lovdata.no*: lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-12-16-17709
- Mitchell, R. A. (1997). Towards a theory of stakeholder identification and salience: Defining the principle of who and what really counts. *Academy of management review*, vol 22,4:853-886.
- Mitchell, R. A. (1997). Toward a theory of stakeholder identification and salience. *Academy of management review*, Vol. 22,4, ss. 853-886.
- NRK.no. (2018, 2 18). *NRK.no*. Hentet fra *nrk.no*: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/skrev-brev-til-forloveden-for-a-overleve-etter-forliset-1.13915572>
- Pidgeon, N. &. (2000). Manmade disasters: why technology and organizations (sometimes) fail. *Safety Science*, ss. 15-30.
- Reason, J. (1997). *Managing the risks of organizational accidents*. Aldershot: Ashgate.
- Regjeringen. (2007, 3 16). *St.Meld. nr. 21 (2006-2007)*. Hentet fra *regjeringen.no*:
www.regjeringen.no/2Fno/2Fdokumenter/2Fstmeld-nr-21-2006-2007-%2Fid457876%2F%3Fch%3D4%26fbclid%3DIwAR08QKA_Liu2S0wXag91Kdfr3uer4MIDGXmbzGyJExmAEqtIxwh_HMHY-80&h=AT0Q6IADwDGncKzkAX6Hd5MQa_cOvPU-sptxGwpL6nGN5PtB
- Schmidt, M. (2004). *Investigation risk perception; a short introduction*. Hentet fra http://www.markusschmidt.eu/pdf/Intro_risk_perception_Schmidt.pdf
- Sjøfartsdirektoratet. (2014, 1 24). *sdir.no/veiledninger/opphevede-forskrifter*. Hentet fra *sdir.no*: sdir.no/veiledninger/opphevede-forskrifter
- Sjøfartsdirektoratet. (2017, 1 1). *lovdata*. Hentet fra *lovdata.no*:
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-12-16-1770>
- Sjøfartsdirektoratet. (2020, Januar 1). *sdir.no/ulykker-risiko-skader*. Hentet fra *sdir.no*:
https://www.sdir.no/sjofart/ulykker-risiko-og-sikkerhet/meld-inn-ulykker/melding-og-rapportering-av-ulykker-og-hendelser/#Hvem_skal_melde_fra?
- Sjøfartsdirektoratet. (2022, 5 1). *www.sdir.no*. Hentet fra *www.sdir.no*: *sdir.no*

- Sjøfartsdirektoratet. (2017, 9 26). *sdir.no/sjofart/fartoy/tilsyn*. Hentet fra sdir.no:
<https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/tilsyn/risikobasert-tilsyn/>
- Skaug, H. (2021, 3 29). *ung.no/*. Hentet fra ung.no: <https://www.ung.no/oss/494189>
- SNL.no. (2020, 6 12). *snl.no*. Hentet fra snl.no: <https://snl.no/kontroll>
- Thagaard, T. (2009). *Systematikk og innlevelse*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Tjora, A. (2020, Desember 3). *snl.no/fagretninger i sosiologi*. Hentet fra snl.no:
<https://snl.no/sosialkonstruktivisme>
- Westrum, R. (2014, August). The study of the information flow: A personal flow. *Safety Science*,
ss. 58-63.
- Ølmheim, O. (2021, 1 15). *fiskeridir.no/yrkesfiske/tall-og-analyse*. Hentet fra fiskeridir.no:
<https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Tall-og-analyse/Fiskere-fartoy-og-tillatelser/Fartoy-i-merkeregisteret>

Vedlegg

Vedlegg A: Samtykkeskjema

Vil du delta i forskningsprosjektet

«Risiko og sikkerhet i kystfiskeflåten»

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å få innsyn i hvordan fiskere selv tenker om egen sikkerhet. I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Få innsyn i hvilke typer risikoer man er utsatt for som kystfisker, hvordan fiskere selv tenker om egen sikkerhet, hvordan de forholder seg til risikoene. Dette skal brukes til en vitenskapelig artikkel

Anonymisert data som vi samler inn ovenfor, skal også brukes som grunnlag i en masteroppgave. Vi skal i tillegg samle inn data om digital brukerkompetanse og behov i dette segmentet. Dette skal brukes som grunnlag til et tilpasset digitalt EVU kurs i HMS for kystfiskere, og vil være anonymisert.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Institutt for Teknologi og Sikkerhet ved Universitetet i Tromsø er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Du blir spurt om å delta på dette prosjektet fordi du arbeider som kystfisker innenfor det segmentet vi har avgrenset studien til. Vi har planlagt å intervju om lag 12 fiskere innenfor samme segment

Hva innebærer det for deg å delta?

Hvis du velger å delta i prosjektet, innebærer det at du sier deg villig til et intervju (det vil ta mellom 45 min. og 60 min). Under intervjuet vil du få spørsmål som handler om din hverdag som fisker, dine erfaringer med utfordringer, farer og risikoer, og hvordan dere jobber for å trygge dere

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet.

Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

- Intervjuet vil bli tatt opp på lydopptaker, men dette vil kun være lagret til vi har fått skrevet ned intervjuet. Deretter vil lydopptaket slettes, og intervjuet bli lagret under en kode, slik at vi sikrer anonymitet.
- Det vil kun være undertegnede som vil ha tilgang til de transkriberte intervjuene. Det er kun prosjektansvarlig (Marius Storli) som vil ha tilgang til kopling mellom navn og kode.
- Vi vil sørge for at dataene som brukes i den vitenskapelige artikkelen, vil være anonymisert. Det vil altså ikke være mulig å kunne avgjøre om opplysninger kommer fra deg.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Kontaktinformasjon og taleopptak slettes 01.03.2022, innsamlet anonymisert data slettes når prosjektet avsluttes/oppgaven er godkjent, noe som etter planen er sommeren 2022

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra Institutt for Teknolog og Sikkerhet, UiT, har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke opplysninger vi behandler om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene
- å få rettet opplysninger om deg som er feil eller misvisende
- å få slettet personopplysninger om deg
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å vite mer om eller benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- Maria Hammer, maria.hammer@uit.no, 77660344
- Vårt personvernombud: Joakim Bakkevold, personvrnombud@uit.no, 77646322

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:

- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost (personverntjenester@nsd.no) eller på telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Marius Storli

(Forsker/Masterstudent)

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet «Risiko og sikkerhet i kystfiskeflåten», og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

å delta i intervju

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg B: Intervjuguide

Intervjuguide – «sikkerhet kystfiske»

Informasjon om informanten:

Kort om din yrkesbakgrunn (hvor lenge har du jobbet som fisker)

Beskriv båten du jobber på

Er du alenefisker?

Hvor mange jobber på denne båten, og er det de samme hele tiden?

Hvilke typer båt(er) har du jobbet på?

Hvilken utdanning har du?

Sikkerhet og regelverk

Hva tenker du rundt ordet sikkerhet?

Kan du fortelle hvilke regler som gjelder for din sikkerhet og kort om hva de sier?

Hvor enkelt er det for deg å vite/finne ut av hvilke regler som gjelder for deg og din sikkerhet når du er på jobb?

Hvor enkelt er det for deg å finne informasjon som gjelder deg og din sikkerhet på jobb?

Utstyr og hjelpemidler

Hvilke typer sikkerhetsutstyr har dere om bord og i forbindelse med arbeidet?

(her kan det være greit om vi har en liste, slik at dersom de ikke har nevnt kan vi spørre spesifikt)

Hvor godt kjenner du til bruken av dette utstyret?

Hvor ofte sjekker dere utstyret?

Hvor ofte trener dere på bruk av utstyret?

Øvelse

Øver dere på håndtering av uønskede hendelser? (Gi eksempler på uønskede hendelser)

Hvilke typer hendelser øver dere på da?

Hvor ofte øver dere på denne typen håndtering?

Subjektiv oppfattelse

Hva legger du i begrepet HMS?

Hva legger du i begrepet risiko?

Hva legger du i begrepet sikkerhet?

Etter ditt skjønn, hva er en risikofylt situasjon i forhold til din jobb?

Etter ditt skjønn, hva er de største risikoene ved ditt arbeid?

Etter din mening, hva er de største sikkerhetsmessige utfordringene i forbindelse med din jobb?

Etter din erfaring, hva er de farligste aspektene ved din jobb (hva slags arbeid, eller situasjoner, er mest risikofylte)?

Hvordan jobber dere med å redusere risikoen ved slike arbeidsoppgaver?

Hva gjør dere for å redusere risiko i daglig arbeid?

Hvilke hjelpemidler bruker dere for å redusere risiko? (værmelding...).

Ulykker

Kan du fortelle om noen ulykker med samme type arbeid som ditt som du kjenner til?

Etter ditt skjønn, hva var det som gikk galt/førte til ulykken?

Har du noen gang opplevd en ulykke i forbindelse med jobben? Kan du i så fall fortelle om dette?

Har du opplevd at det nesten har gått galt? Kan du fortelle om dette?

Kan du fortelle om hendelser hvor det har gått galt med fiskere?

Risikovurderinger

Gjør du/dere risikovurderinger i forkant av risikofylte arbeidsoppgaver? I så fall, hvordan?

Har dere prosedyrer som dere skal følge?

Følger dere prosedyrene? Hvorfor/hvorfor ikke? Eller vet dere hva som skal gjøres?

Hvis det oppstår en kritisk situasjon (f.eks nesten havari) hvordan vet dere hva dere skal gjøre?

Snakker dere om hvordan unngå ulykker hvis dere f.eks skal ut å hente lenke i ruskevær?

Vet alle hvordan de skal ivareta sin og de andres sikkerhet, når dere gjør risikofylt arbeid?

Trenger dere egentlig snakke om det?

Rapportering:

Hvis det har skjedd en uønsket hendelse, rapporterer dere den inn? Hvorfor/hvorfor ikke?

Kan du forklare hvor terskelen går etter ditt skjønn, for hva man anser for en ulykke som skal/bør rapporteres?

Hva er det som avgjør om du rapporterer om en hendelse eller ikke?

Er systemet for å rapportere enkelt og tilgjengelig?

Hva skjer med rapporten etter at den er sendt fra deg?

Synes du det er viktig å rapportere om uønskede hendelser? Hvorfor/hvorfor ikke?

Hvis dere har en uønsket hendelse om bord, forteller dere dette til fiskekolleger på land?

Hvorfor/hvorfor ikke?

Samarbeid om bord:

Hvor viktig er godt samarbeid om bord for sikkerheten?

Hvor viktig er god kommunikasjon om bord for sikkerheten?

Er det vanlig å si fra dersom en ser at kolleger jobber på en farlig måte?

Er det ansett som positivt at man er villig til å ta ekstra stor risiko?

Er det ansett som positivt dersom man er svært forsiktig og lite villig til å ta risiko?

Vil du ønske å jobbe med en som tar store risikoer?

Vil du ønske å jobbe med en som er lite villig til å ta risikoer?

Etter ditt skjønn, kan man være vellykket som fisker dersom man ikke tar risikoer? Forklar

Risikojustering

Hender det at dere tar ekstra store risikoer dersom dere står ovenfor mulighet for større inntjening?

Hender det at dere tar større risikoer dersom dere står i en konkurransesituasjon med en annen båt? (hender det at andre gjør dette?)

Hvordan vurderer man balansegangen mellom inntjening og sikkerhet?

Hvor dårlig vær/værmelding skal det til for at du ikke drar ut og setter?

I følge deg, hva er en flink fisker?

I følge deg, hva kjennetegner en flink fisker?

Kan du nevne en person som du anser som en meget god fisker? Fortelle hvorfor han er/var en god fisker?

Opplæring:

Hvilke sikkerhetskurs må du/dere ha? Gjelder dette alle i båten eller bare kaptein?

Hvor er det skoen trykker? Hva er det som skaper dette spriket?

Er det utydelig lovverk?

Er det vanskelig tilgjengelig materiale?

Er det uhensiktsmessige tiltak?

Beslutningstaking:

Når dere er nødt til å ta viktige og kanskje risikofylte beslutninger (f.eks hente bruk i dårlig vær), kan du reflektere litt rundt hvilke faktorer som blir avgjørende for beslutningen

Om aktiviteten er i samsvar med dine verdier?

Er det avgjørende om aktiviteten er lovlig eller ikke?

At aktiviteten lønner seg økonomisk eller på annet vis?

At aktiviteten ikke går ut over omdømme og troverdighet?

Er det gode grunner til å gjøre dette?

At det er riktig å gjøre dette

Vi kan legge inn noen flere spørsmål (en grein) for Marius, der vi har flere spørsmål som går på, holdninger, kultur, forståelse etc av regelverket mer spesifikt.

