

Institutt for ingeniørvitenskap og sikkerhet

Risiko og sikkerhetskrav hos norske alenefiskere

—
Hilde H. Fagerborg

Masteroppgave i samfunnssikkerhet - Desember 2014

Forord

Denne oppgaven markerer slutten på min masterutdanning i samfunnssikkerhet med *fordypning i sikkerhet og beredskap i nordområdene* ved Universitetet i Tromsø. Etter å ha surfet rundt på ulike fagretninger føler jeg nå at jeg er havnet på riktig hylle. Å skrive denne oppgaven har vært en spennende og lærerik prosess som har gitt meg mye.

Men denne oppgaven hadde ikke blitt til uten gode hjelpere, så dette forordet er til ære for alle dere.

Takk til hovedveileder Are K. Sydnes ved UiT.

Tusen takk til min bi-veileder Trine Thorvaldsen ved SINTEF. Takk for all tid du frivillig har brukt på å hjelpe meg med artikler, spørsmål og alt annet. Uten deg hadde det neppe blitt noe oppgave!

En stor takk til alle informantene som har vært enestående velvillig til å svare på alle mine spørsmål.

Takk til alle andre som også har bidratt med informasjon: Sjøfartsdirektoratet, Tromstrygd og Norges Fiskarlag.

Mamma og pappa: Takk mamma for at du allerede da jeg var liten lærte meg gleden ved læring og skolearbeid. En spesiell takk til pappa som har vært min fiskerifaglige rådgiver, og svart på alle spørsmål jeg har hatt til alle døgnets tider om alle tekniske og fiskerifaglige ting jeg har lurt på.

Takk til min kjære Trond som har holdt ut med mitt hjemmekontor i stua, alt mas om korrekturlesing, og generelt alt annet. Takk Aila for at du har sittet rygg mot rygg med meg under hele denne prosessen.

Takk til **alle** som har heiet på meg!

Hilde H. Fagerborg, Tromsø, 14. desember 2014

Denne oppgaven inneholder: 26110 ord

Sammendrag

Fisker blir omtalt som Norges farligste yrke (Benjaminsen, 2013). En alenefisker er person som jobber alene om bord et mindre fartøy. Det er mye som kan gå galt om bord en sjark, og man kan være langt fra land når ulykken inntreffer og det kan være vanskelig å få hjelp.

Problemstillingen for denne oppgaven er:

«Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko, og hvordan forholder de seg til lovpålagte krav til sikkerhet?»

Jeg har gjort ti intervjuer med alenefiskere der den yngste er i begynnelsen av 20 årene, mens den eldste har passert 70. På bakgrunn av svarene jeg har fått vil jeg si at fiskerne vurderer risikoen som følger med yrkes sitt til å være lav. De sier selv at de er opptatt av sikkerhet og tenker mye på det, men på den andre siden er det mye de er dårlige til å følge opp.

Flesteparten forventer ikke å skulle bli skadd, og selv om det er en viss fare for at de kan havne i farlige situasjoner så mener de likevel at risikoen er akseptabel. Nesten alle mangler noe utstyr etter de nye kravene, og de er også dårlig til å gjøre egne tester av utstyr.

Når det gjelder hvordan de forholder seg til lovpålagte krav så kan jeg si at det er litt varierende. Når det gjelder utstyr, og den uformelle biten så er de relativt flinke, men når det gjelder den formelle delen med å følge opp de skriftlige kravene så er alenefiskerne ikke så flinke. De følger ikke opp skriftlig risikovurdering eller sikkerhetsstyringssystem. Det er vanskelig å peke på konkrete årsaker til dette. Flere av alenefiskerne ser ikke nytten av å gjøre ting skriftlig, og det er uvant å skulle gjøre det. En annen årsak kan være at siden de ikke vurderer risikoen som veldig høy så synes de heller ikke det er så viktig med å følge opp denne biten. Dessuten kan manglende kontroll og sanksjoner fra myndighetene være en viktig faktor for at man ikke følger opp dette.

Til tross for at de mangler utstyr og ikke følger opp krav så er ingen redde. Det er muligens ikke myndighetens krav som får alenefiskeren til å føle seg trygg, men helt andre ting.

Innhold

1	Innledning.....	9
1.1	Problemstilling.....	9
1.2	Oppgavens struktur	10
2	Bakgrunn.....	11
2.1	Ulykker.....	11
2.2	Formelle krav	13
2.3	Tidligere forskning.....	15
3	Teori.....	19
3.1	Sikkerhetsstyring.....	19
3.2	Risiko	20
3.3	Risikopersepsjon.....	21
3.3.1	Faktorer som påvirker risikopersepsjon	22
3.4	Risikokompensasjon.....	25
4	Metode.....	29
4.1	Valg av metode.....	29
4.2	Intervju og intervjuguide	30
4.3	Utvalg.....	30
4.4	Utvalgets størrelse.....	33
4.5	Gjennomføring av intervju	33
4.6	Validitet / reliabilitet.....	34
4.7	Etikk.....	37
5	Empiri.....	38
5.1	Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko?.....	39
5.2	Hvordan forholder alenefiskeren seg til lovpålagte krav?.....	44
6	Diskusjon.....	49
6.1	Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko?.....	49
6.1.1	Faktorer som kan påvirke risikopersepsjon.....	51
6.2	Hvordan forholder alenefiskeren seg til lovpålagte krav?.....	57
6.3	Vil økt sikkerhetsfokus føre til risikokompensasjon?	61
7	Oppsummering og Konklusjon	66
7.1	Veien videre	70
8	Kilder	71
9	Vedlegg.....	73
9.1	Intervjuguide	73

Tabelloversikt

Tabell 1 – Informant oversikt	32
-------------------------------------	----

1 Innledning

Å være fisker er et av Norges farligste yrker, kanskje til og med det farligste, statistisk sett. Ulykkes tallene er høye, dødstallene likeså (Aasjord, Holmen og Thorvaldsen 2012). De siste årene har man sett et synkende antall personulykker til sjøs, men det er fremdeles altfor mange (Sjøfartsdirektoratet, 2014a:28). En del arbeidsulykker ville vært unngått hvis man hadde gjort en risikovurdering i forkant (Sjøfartsdirektoratet, 2014a:7). Å være fisker blir gjerne omtalt som Norges farligste yrke (Benjaminsen, 2013). Det er mye som kan gå galt på en fiskebåt. Man kan være helt alene og langt fra land når ulykken inntreffer, da kan det være vanskelig å få hjelp.

Fiskeri i Norge drives på mange forskjellige måter. Noen er ansatte på større fartøy av store rederier, andre jobber på mellomstore båter, mens noen fisker alene i kystnære strøk. Det er den sist nevnte gruppen jeg ønsker å fokusere på i denne oppgaven. Alenefiskerne.

Fiskeryrket er et spesielt yrke. Det er ingen 8 til 4 jobb, man oppholder seg utendørs i all slags vær, arbeidsplattformen er båten som påvirkes av all bevegelse som skjer i havet. Det er et yrke som er basert på havets ressurser og man vet aldri hvor fisken svømmer, man må flytte seg etter hvis havet er svart. Det er et hardt fysisk yrke så vel som psykisk. Man er mye borte fra familien, stort sett hele året. Yrket er uforutsigbart økonomisk. Det ene året tjener man bra, neste år kan være dårlig. Kystfiskeflåten har et stort antall små fiskebåter med en lav grad av formell organisering, høy grad av personlig frihet og en tradisjon for å engasjere seg i risikofylte aktiviteter (Lindøe, Engen og Olsen, 2011).

1.1 Problemstilling

Dette kapitlet presenterer problemstilling, forskningsspørsmål og avgrensingen som er valgt til denne oppgaven. I denne oppgaven skal jeg se nærmere på alenefiskeren. Synes alenefiskeren at han har Norges farligste yrket, blir han noen gang redd, og har han et system som sørger for at han får fulgt opp alle lover og krav? Jeg har valgt tema ut i fra interessen for fiskeri, og fordi det er et økende fokus på tema i samfunnet.

Problemstillingen for denne oppgaven er:

«Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko, og hvordan forholder de seg til lovpålagte krav til sikkerhet?»

Alle som jobber på havet har lover og regler de må forholde seg til, på samme måte som det finnes regelverk for landbasert arbeid. Det er blant annet utarbeidet lovverk som går på dette

som omhandler sikkerhet. Når det gjelder lovpålagte krav til sikkerhet har jeg valgt ut to krav som skal gjøres skriftlig. Krav om skriftlig risikovurdering samt krav om sikkerhetsstyringssystem.

I arbeidet med denne oppgaven har jeg formulert noen forskningsspørsmål som skal hjelpe meg å finne svar på problemstillingen. Forskningsspørsmålene er som følgende:

Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko?

Hvordan forholder alenefiskeren seg til lovpålagte krav om sikkerhet?

Vil økt sikkerhetsfokus føre til risikokompensasjon?

Disse tre forskningsspørsmålene har vært veiledende for tematikk og oppbygging av intervjuguide.

Jeg har valgt videre å gjøre følgende avgrensning for denne oppgaven. Den skal omhandle: Mannlig alenefiskere, og som har en båt som er under 10,67 meter. Geografisk begrenser jeg meg til Troms fylke. Troms er et stort fylke når det gjelder fiskeri, og siden det er her jeg oppholder meg til daglig så er det et naturlig valg av praktiske årsaker. Dessuten kommer Troms fylke dårlig ut på statistikken når det gjelder omkomne yrkesfiskere. I perioden 1990 til mai 2013 var det 66 yrkesfiskere innenfor alle typer fartøy som omkom i Troms (Benjaminsen, 2013). Jeg har begrenset oppgaven til aktivitet som i hovedsak skjer om bord i båtene, og ikke den landbaserte delen av fiskeryrket. Alle som driver som yrkesfiskere må forholde seg til kvotereguleringer. Dette berører ikke tema for denne oppgaven og vil dermed ikke blir nevnt videre. Når det gjelder lovpålagte krav har jeg valgt to formelle krav som skal gjøres skriftlig. Skriftlig krav om risikovurdering og sikkerhetsstyringssystem.

1.2 Oppgavens struktur

Denne masteroppgaven i samfunnssikkerhet starter som ovenfor med å presentere problemstillingen og forskningsspørsmålene, samt avgrensingen av oppgaven. Deretter vil jeg presentere et bakgrunns kapittel. Dette inneholder blant annet informasjon om ulykker, formelle krav samt tidligere forskning som er gjort innenfor dette området. Kapittel 3 omhandler teorien jeg har valgt å bruke, mens kapittel 4 tar for seg metoden. Deretter følger et empiri kapittel der jeg har valgt ut noen av funnene som er gjort. I kapittel 6 finnes analysen hvor jeg har forsøkt å koble utvalgt teori sammen med empiri. Deretter kommer det en oppsummering/konklusjon før jeg avslutter med en oversikt over kilder. Samt aktuelle vedlegg.

2 Bakgrunn

Når man er alenefisker har man på mange måter veldig mange forskjellige oppgaver man skal forholde seg til, eller roller man skal fylle. Yrkesrollen innehar mange aspekter. Alenefiskerne er både vedlikeholds og HMS ansvarlig samtidig som man er økonomi og salgssjef. Man er leder for egen bedrift, med ansvaret for at alle arbeidsoppgaver blir utført. Med mange arbeidsoppgaver som skal gjøres kan det hende at noe må vike eller blir nedprioritert.

Sikkerhet om bord hos en alenefisker er det de selv som står for. Kanskje er det ikke så mye som skal til for å forbedre sikkerhet. Planlegging, verneutstyr samt redningsutstyr er bare noen forholdsvis enkle tiltak som kan gjøres. Regelverk, forskrifter og lovtekst er ikke nok til å gjøre arbeidet som fisker trygt. Man må også passe på å følge opp dette selv om man er alene. Å være fisker fører meg seg mange farer, og det er derfor utviklet regelverk som skal regulere driften på en sikker måte, men kan man sikre seg helt mot ulykker ved lovregulering?

2.1 Ulykker

Til tross for regelverk og bedre utstyr så skjer ulykker ofte på sjøen, og mange med fatal utgang. Å være fisker er en av Norges farligste yrker. For å illustrere dette har jeg tatt med noen tall som sammenligner fiskeri mot landbruk og offshorenæringen.

«Noen risikorelasjoner (yrkesdød):

- *Fiskeri kontra landbruk: 3,7 ganger farligere*
- *Fiskeri kontra offshore: 4,6 ganger farligere*
- *Landbruk kontra offshore: 1,2 ganger farligere*

Risiko for tre flåtegrupper (fiskeri) kontra offshore:

- *Sjarkfiskeri: 10 ganger farligere enn offshore*
- *Kystfiskeri: 2,2 ganger farligere enn offshore*
- *Havfiskeri: 1,1 ganger farligere enn offshore»*

(Geving, Aasjord, Jørgensen og Sandsund , 2008 :39)

Hvis man sammenligner sjarkfiskeri, mot offshore, så er det 10 ganger farligere med tanke på yrkesdød. Hvis man ser på tallene så er det helt klart at det er sjarkfiskeri som er den farligste formen for fiskeri med tanke på faren for yrkesdød (Geving et al. 2008).

I følge Aasjord, Holmen og Thorvaldsen (2012) var 115 alenefiskere som omkom i perioden 1990 – 2012, noe som tilsvarer rundt 60% av alle dødsulykker i de minste fartøystypene.

Fartøy under 35 fot viser seg å ha lavest antall innrapporterte skader og frekvens, men høyest antall dødsulykker. Fra 2000-2011 var det 85 dødsulykker i den norske fiskeflåten, der 66 personer omkom i sjøen (Aasjord et al. 2012).

Aasjord et al. (2012) har i sin rapport brukt tall og ulykkes data innhentet fra Sjøfartsdirektoratet. For fartøy under 49 fot var det fra 2000 til 2011, 55 dødsulykker. Hvis man sammenligner tallet mot større fartøygrupper er dette veldig høyt. I samme periode var det 14 dødsulykker i fartøygruppene over 50 fot.

Jeg har sett på rapporten til Aasjord et al. (2012) og trukket ut de fem vanligste årsakene til ulykker i perioden 2000-2011.

- Tråkking på, støt/klem gjenstand
- Støt/treff av gjenstand
- Fall/hopp samme nivå
- Fall/hopp lavere nivå
- Stikk/kutt skarp/spiss gjenstand

Av de 55 dødsulykkene i samme periode er følgende nevnt:

- Forlis/havari –skader/ulykker
- Fall, hopp i sjøen i havn eller til havs
- Tråkking på, støt/klem gjenstand
- Støt/treff av gjenstand/redskap
- Stikk/kutt skarp/spiss gjenstand
- Eksplosjon, brann, gass, elektrisk

Aasjord et al. (2012) tar opp en rekke mulige forklaringer på hva som kan være årsaken til at ulykker skjer. Det blir nevnt at årsaken til ulykker ikke er entydig, men at det kan være kombinasjoner av flere faktorer. Klimatiske forhold er noe alle fiskere uansett fartøystørrelse må ta hensyn til. Snø, kulde, nedising er bare noen stikkord. Ifølge Aasjord et al. (2012:63) finnes det eksempler fra tidligere tider der flere hundre har forulykket på grunn av dårlig vær. Selv om båtene er blitt bygget bedre for å takle vær og vind, så er dette fremdeles en viktig faktor.

Som man ser av dette kapitlet er det generelt mange ulykker i den norske fiskeflåten. Dermed vil det også være viktig å avdekke ulike faktorer som kan føre til ulykker. I den forbindelsen

vil det også være av betydning å vite hvordan fiskere vurderer egen risiko for å iverksette riktige tiltak for å forhindre ulykker.

2.2 Formelle krav

I følge Sjøfartsdirektoratet (2014a) har fiskeflåten et mindre omfattende regelverk enn det andre fartøygrupper har. Man stiller spørsmål hvorvidt dagens regelverk er godt nok til å påvirke sikkerhetskulturen og valg av designløsninger i denne bransjen. Gjennom regelverk kan sjøfartsmyndighetene definere hva som er uakseptabel risiko (Sjøfartsdirektoratet, 2014a:22). De som jobber på havet har som alle andre en rekke lover og regler man må forholde seg til. Jeg gir en veldig kort presentasjon av noen viktige momenter som kan knyttes til risiko og sikkerhet, samt se litt nærmere på regelendringen som kom 01.01.2014 som førte med seg nye og strengere krav til fiskefartøy under 15 meter (Sjøfartsdirektoratet, 2014b).

Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip er viktig for skipsfart. Formålet med denne er å sørge for at både arbeid og fritid skal tilrettelegges sånn at de som jobber om bord blir ivaretatt (Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip, 2005).

Lov om skipssikkerhet er sentral i all skipsfart, også for alenefiskere. Lovens formål er å trygge liv, helse, materielle verdier og miljø ved å tilrettelegge for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring. Samt sørge for trygge arbeidsforhold og godt tilsyn (Lov om skipssikkerhet, 2007). § 7. I denne loven omhandler at rederiet må ha et sikkerhetsstyringssystem som skal være dokumenterbart og verifiserbart. Dette for å kartlegge og kontrollere risiko og sikre at man etterlever kravene som er fastsatt (ibid.)

Loven om skipssikkerhet sier at fiskefartøy skal ha sikkerhetsstyringssystem, men det finnes lite informasjon om hva dette innebærer, og hva dette sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde. Etter å ha lest gjennom det aktuelle lovverket som kan knyttes til dette uten å finne konkrete svar så kontaktet jeg Sjøfartsdirektoratet. De kunne fortelle meg at det per i dag kun finnes lovkrav om sikkerhetsstyringssystem, men ingen fastsatt forskrift. Den tilhørende forskriften har de akkurat startet å utarbeide, og vil sannsynlig være klar i løpet av 2016. Dette betyr også at når de har uanmeldte kontroller gir de ingen pålegg eller holder fartøy som mangler sikkerhetsstyringssystem tilbake, det kan de ikke gjøre på grunn av den manglende

forskriften. På grunn av taushetsplikt kunne Sjøfartsdirektoratet ikke gi meg informasjon om hva dette er tiltenkt skal inneholde, annet enn at det er naturlig at risikovurderingen blir å tilhøre inn under dette. I tillegg til forskrift skal det utarbeides egne veiledninger, og de vurderer fortløpende hvor mye de skal differensiere reglene etter fartøystørrelse. I følge lov om skipssikkerhet §42 skal det føres tilsyn med sikkerhetsstyringssystem. Tilsyn kan skje gjennom intervju, inspeksjon eller på annen måte (Lov om skipssikkerhet, 2007).

Det er også krav om at skip skal ha nødvendig innretninger og utstyr (Lov om skipssikkerhet, 2007). Det finnes ingen komplett liste over krav til utstyr/sikkerhet. Jeg har derfor tatt med noen av kravene jeg har funnet frem til som vil være relevant for denne oppgaven. Krav om skriftlig risikovurdering finnes i Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet, og helse for de som sitt arbeid om bord på skip § 2-2. Det er krav til at risikovurdering skal gjøres når det innføres nytt arbeidsutstyr eller teknologi, og når man gjør øvrige endringer i organisering eller planlegging av arbeid om bord. Man er pliktig å igangsette tiltak hvis risiko avdekkes (Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet, og helse for de som sitt arbeid om bord på skip, § 2-2, 2005). En må også ha overbord leder, ved arbeid på dekk skal det benyttes redningsdrakt, arbeidsflytevest eller annet flyteplagg. Det er krav om en redningsdrakt per person.

Redningsflåte skal alle båter ned til seks meter ha. Flåtene skal kontrolleres eksternt hvert andre år av godkjent kontrollstasjon. Minstekrav til flåten er: ISO 9650-1 (Group A). Alle må ha minst to godkjente brannslukningsapparat på minst 6 kg. Alle fartøy må ha radarreflektor (Troms Trygd, 2013). Det nye regelverket innebærer også at det på sikt innføres krav til fiskefartøy under 15 meter skal ha radioutstyr i henhold til det globale maritime nød- og sikkerhetssystemet (GMDSS). I tillegg kreves det at alle fiskefartøy skal ha friflyt nødpeilesender. Fartøy med største lengde under 10,67 meter som ikke har installert fast brannoppdagelses-/alarmsystem, skal være utstyrt med minst en varme- og en røykdetektor i maskinrommet, minst en røykdetektor i oppholdsrom og minst en røykdetektor i styrhuset. I tillegg til det overnevnte så er det innført ny fartsområdebegrensing (Sjøfartsdirektoratet, 2014b).

2.3 Tidligere forskning

Det gjort lite forskning på alenefiskere og sikkerhet, mens det er gjort mer på fiskere på større fartøy. Jeg har i hovedsak sett på forskning som er gjort fra Norge siden jeg mener det er mest hensiktsmessig å se på forhold som ligner det jeg selv undersøker, men har i tillegg valgt noe internasjonal forskning.

McDonald og Kucera (2007) har gjort en undersøkelse som omhandler fiskere som enten jobber alene, eller er to eller tre sammen. Denne undersøkelsen tar for seg fiskere i USA. De som jobber alene eller sammen med en eller to andre er ikke fagorganisert, får ingen formell sikkerhetstrening, det er ingen form for bransjesponset sikkerhetsarbeid og de må dermed utvikle sine egne sikkerhetsregler (McDonald og Kucera, 2007).

Småskala yrkesfiskere er uavhengige, de eier ofte sin egen båt, går ut og returnerer samme dag, og fisker nær kysten. På spørsmålet hvordan de holder seg trygge svarte de fleste viktigheten av en generell holdning til arbeidssikkerhet og at hensynet til sikkerhet var normen. Oppmerksomhet, å være observant, bruke god dømmekraft trodde fiskerne i denne undersøkelsen var avgjørende for sikkerhet. Disse generelle holdningene ble ofte beskrevet som sunn fornuft. Trygge arbeidsvaner kommer som er resultat av erfaring, kunnskap og forsiktighet. Spesifikke arbeidsvaner gjorde fiskerne trygge (McDonald og Kucera, 2007). De anerkjenner viktigheten av dagligdagse arbeidsvaner og viser dermed at de har en bred forståelse av sikkerhet. Sikkerhet er ikke bare å forhindre katastrofer, disse fiskerne ser på sikkerhet som en integrert del av dag til dag arbeidet. Været ble betraktet som en yrkesmessig fare (McDonald og Kucera, 2007).

De som drev på med å fiske i havet var avhengig av en «fadderordning» for å holde seg trygge. Tre eller flere båter går ut samtidig, og holder kontakten mens de er ute. Disse fiskerne kjenner som regel hverandre og samarbeider innenfor gruppen med å dele informasjon, hjelpe hverandre. Fiskerne fortalte McDonald og Kucera (2007) at de jobbet på denne måten på grunn av sikkerhet. Hvis noe gikk galt ville det være mulig å få hjelp. Dette var tydelig en måte å redusere risiko på. Samarbeid ble en måte å øke sikkerheten i et farlig miljø (McDonald og Kucera, 2007).

Thorvaldsen (2013:88) har gjort undersøkelser på fiskere og sikkerhet. På spørsmålet om hva de selv tror påvirker sikkerhet om bord er vanlige svar blant annet alder, holdninger, stress, konflikt mellom kostnader og profitt, øvelse, uvitenhet. Noe kan knyttes til personlige egenskaper og kompetanse hos den enkelte fisker, som f.eks. holdninger, alder. Andre kan

knyttet til fartøy og arbeidsmiljø. Svarene Thorvaldsen (2013) har fått tyder på at fiskere relaterer sikkerhet til en rekke betingelser som er del av den samlede virksomheten som fiske er. Risikoen for skader og ulykker er bare en av mange risikoer man må håndtere i løpet av en dag. Å finne fisk og få god pris for den er hovedmålet, og finansielle risiko er en viktig del av gamet. Ifølge Thorvaldsen (2013) gjør fiskerne det de trenger for å føle seg trygget, dette gjør at de ikke nødvendigvis ser nytten av nye lover og regelverk.

I følge Thorvaldsen (2013:88) er risikoen for ulykker noe det snakkes lite om når man spør fiskere om bakdeler ved yrket. Fiskerne bruker ikke tid på tenke på farer eller at jobben er farlig. For dem handler det om sunn fornuft. Men sunn fornuft alene kan ikke forhindre ulykker. I noen tilfeller vil man si at manglende sunn fornuft er årsak til ulykken. Andre ganger vil man forklare ulykker som uflaks. Skyldte på glatt dekk eller uforventet bevegelser av båten. Å forklare ulykker med uflaks og ukontrollerbare forhold kan være en måte å fjerne årsaken til ulykker bort fra det personlige ansvaret.

Fiskere snakker ofte om det å ta forholdsregler og respektere havet når det snakkes om sunn fornuft. For mindre båttypen er en av de viktigste forholdsreglene å sjekke været. Vær og sikkerhet henger for mange fiskere sammen, spesielt på vinteren. Andre forholdsregler er å bruke sikkerhetsutstyr, og for alenefiskere å bruke sikkerhetsline når man jobber på dekk (Thorvaldsen, 2013).

I følge Thorvaldsen (2013:89) så evaluerer fiskere risiko hvis en uforventet hendelse inntreffer, og risiko evaluering er en integrert del av fiskernes måte å takle yrkesrisikoen. I tillegg til de overnevnte tingene så blir erfaring trukket frem av fiskerne selv. Fiskere er hele tiden utsatt for skiftene forhold, og ting skjer fort, dermed er man avhengig av å kunne tilpasse seg etter forholdene på relativt kort varsel (Thorvaldsen, 2013:89).

Alenefiskere praktiserer ofte samarbeid med andre fiskere når det gjelder å gå ut på feltet og sier at dette er på grunn av sikkerhet. De holder også kontakten med hverandre via mobil eller radio når de er ute på feltet. Kommunikasjon mellom større fartøy er også vanlig. Man kan kanskje se på det som et sikkerhetsnett. Ved å holde sammen og holde kontakten kan man hjelpe hverandre hvis noe skulle skje. Flere driver også med samfiske. Det betyr at to fiskere samarbeider om å fiske begges kvoter, men bruker bare en båt (Thorvaldsen, 2013:89).

Bye og Lamvik (2007) har gjort undersøkelser på hvordan man mestrer farlige situasjoner på små fartøy. Mange av de som ble intervjuet i denne undersøkelse har selv opplevd ulykker

eller hørt om kollegaer på andre fartøy som har opplevd det. Svært mange av informantene hadde opplevd å bli skadet, falle over bord eller opplevd andre nesten ulykker. For Bye og Lamvik (2007) er det et mysterium at med tanke på risikosituasjonen at ikke fiskeren selv gjør mer for å beskytte seg mot potensielle farere. Fiskerne unngår å snakke om de faktiske risikoene som man har i dette yrket. Under intervjuene og feltarbeidet til Bye og Lamvik (2007) innrømmet flere av informantene at sikkerhetsutstyret ikke var oppdatert eller faktisk fungerte. Sikkerhetstiltakene kan bli oppfattet som en trussel mot verdier som frihet og uavhengighet.

Håvold (2010:1059) har gjort undersøkelser på større typer fartøy. Sikkerhet i fiskeri er et komplekst problem. Risikoen for mindre fartøystyper avviker noe fra større fartøystyper. Fiskere godtar farene som er knyttet til yrket, men ikke alle tar de på alvor. Fiskere som har egen erfaring fra ulykker eller nestenulykker har en positiv holdning til lover og regler. Håvold (2010:1060) refererer til undersøkelser gjort av Rogalandsforskning som viser at 71% av alle ulykker som skjer, blir aldri innrapportert til myndighetene. Underrapportering er dermed et stort problem i denne bransjen. Unøyaktige skadetall vil være misvisende. På papiret fremstår det som om det skjer lite alvorlige hendelser, mens i virkeligheten blir disse hendelsene aldri innrapportert. Dette kan ifølge Håvold (2010) føre til at ledelsen av selskapet ikke vet at problemet eksisterer og vil dermed heller ikke kunne gjøre noe med det.

En dansk undersøkelse gjort av Knudsen og Grøn (2010) gir også flere eksempler på at det er stor forskjell hva fiskerne selv oppfatter som ulykker, og det eksperter mener er ulykker. Så det er naturlig å tenke seg at mange av de ikke-innrapporterte skadene blir ikke sett på som skader av fiskerne selv.

Penger og økonomisk press er en grunn til at enkelte fiskere tar snarveier det gjelder utstyr og vedlikehold (Håvold, 2010). Dette ligner også på funn fra Knudsen og Grøn (2010). Økonomiske betraktninger kan direkte knyttes til manglende sikkerhetstiltak. Knudsen og Grøn refererer også til lignende funn hos andre. Når fiskerne har lite penger blir forebyggende arbeid for å forhindre ulykker sett på som en tilleggs kostnad.

Sjøfartsmyndighetene er flinke på å kontrollere fartøy over 15 meter, hele 95% har hatt besøk av en inspektør. På de mindre fartøystypene er det annerledes. Bare 1 av 3 hatt inspeksjon (Lindøe, Engen og Olsen, 2011).

Dødsulykker i den minste flåten skjer en og en, gjerne på mindre steder og er ingen offentlig trussel. Til tross for høye dødstall over lengre perioder har det ikke ført til særlig offentlig debatt om dette (Lindøe et al. 2011). I fiskeribransjen er kombinasjonen av et samfunnsøkonomisk rammeverk med lite insentiv for investeringer, individuelt eierskap, høy risikokultur, og ingen ekstern press fra media eller interessenter med på å gjøre ting vanskeligere når det gjelder systematiske sikkerhets forbedringer. Lindøe et al. (2011) refererer til en undersøkelse gjort av Lie med flere. Denne undersøkelsen viser manglende engasjement fra kystfiskerne for å implementere nye prinsipper for systematisk sikkerhetsforvaltning, vurdere sikkerhet, samt planverk for forebyggende tiltak.

Oppsummering.

Som nevnt er det flere forskere som har sett på ulike aspekter i fiskerinæringen. I dette kapitlet har jeg tatt for meg andres forskning. I følge McDonald og Kucera (2007) er spesifikke arbeidsvaner noe av det som gjør fiskerne trygg. Sunn fornuft blir nevnt, men dette kan ikke forhindre ulykker alene. I noen tilfeller vil man si at manglende sunn fornuft er årsak til ulykken mens andre ganger forklares ulykker som ufaks (Thorvaldsen, 2013). Fiskere unngår ofte å snakke om den faktiske risikoen som følger med yrket (Bye og Lamvik, 2007). Fiskere godtar farene som er knyttet til yrket, men ikke alle tar de på alvor (Håvold, 2010). Man ser også at dere er vanskelig å få fiskerne til å integrere nye sikkerhetsprinsipper (Lindøe et al. 2011).

3 Teori

I dette kapitlet vil jeg presentere et teoretisk rammeverk som jeg har valgt ut i forhold til min problemstilling. Det vil både bli presentert overordnet teori, samt mer spesifikk teori som skal brukes i analysen.

3.1 Sikkerhetsstyring

I følge Aven, Boyesen, Njå, Olsen og Sandve (2011:63) kan man se på teorier for styring av sikkerhet både fra et organisasjonsperspektiv og fra et individnivå. En vanlig definisjon av sikkerhetsstyring er ifølge Aven et al. (2011:67): *«alle tiltak som iverksettes for å oppnå, opprettholde og videreutvikle et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med definerte mål.»*

I samfunnet er det myndigheter og andre som kan styre sikkerhet ved å stimulere eller begrense aktiviteter. Myndighetene sitter med lovgivningsmakt og kan dermed opprette kontroll og tilsyns organer, samt innføre straffemuligheter. For bedrifter kan f.eks. valg av utstyr være en del av sikkerhetsstyring (Aven et al. 2011).

Viktig i sikkerhetsstyringsprosessen er å finne virkemidler, løsninger og tiltak som er best mulig med tanke på ulike ting f.eks. sikkerhet og økonomi. Sikkerhetsstyring må være en integrert del av prosessene, både i planlegging og prosjekteringsarbeid samt under daglig drift (Aven et al. 2011:67). Sikkerhetsstyring er en parallell aktivitet til det som er bedriftens normale aktivitet.

Sikkerhetsstyring består av to hovedelementer. Mål og tiltak. I tillegg kommer rammebetingelser. Mål vil være ulik for ulike aktører. For å nå målet må man bruke ulike tiltak eller virkemidler. Eksempler på dette kan være bedre utstyr, strengere krav, holdningkampanjer eller opplæring. Rammebetingelser og virkemidler er avhengig av disponible ressurser, situasjonen og samfunnsnivå. Disse trenger ikke å ha samme betydning for alle (Aven et al. 2011).

For å gjøre en enkel oppsummering så er sikkerhetsstyring de systematiske tiltakene man gjør for å få et sikkerhetsnivå som er ønskelig eller påkrevd.

3.2 Risiko

Risiko og sikkerhet er to begreper som ofte brukes om hverandre, og i hverdagen bruker man begrepene med ulike betydning (Aven et al, 2011). I dagligtale bruker man gjerne ordet risiko om sannsynlighet eller fare (Rausand og Utne 2011).

Risiko kan defineres på flere måter. «*Risiko som kombinasjonen av usikkerhet og konsekvens/utfall av en gitt aktivitet*» (Aven et al. 2011:37). Risiko er uttrykket for kombinasjonen av sannsynligheten for og konsekvensene av en uønsket hendelse (Rausand og Utne 2011: 22). I følge Aven et al. (2011:40) er det flere måter å definere risiko på. «*Risiko refererer her til alle aspekter av folks opplevelser og følelser i forhold til hva slags farer de står ovenfor, hvilke konsekvenser farene kan føre til (tap, ulemper, fordeler), og ikke minst til hva som er akseptabel.*»

Risiko er «noens risiko», og er avhengig av hvem som vurderer og hva som vurderes (Aven et al. 2011).

Man skiller i hovedsak mellom to ulike tradisjoner på risiko, den teknisk-naturvitenskapelige tilnærmingen og den samfunnsvitenskapelige tilnærmingen (Aven et al. 2011). Felles for disse er at man søker etter sammenhenger, forklaringer og forståelser. Den tradisjonelle teknisk-naturvitenskapelige måten å tenke risiko på kommer fra et naturvitenskapelig syn. I denne formen for analyser gjør man målinger av tidligere hendelser, og ut fra disse gjør estimer av sannsynlighet og risiko. Denne måten å tenke på har en forståelse for at sannsynlighet og risiko er objektive størrelser (Aven et al. 2011:38). Tradisjonelt syn på risiko gir et skille på hva som er reell, objektiv risiko, og hva som er opplevd risiko. Ofte vil eksperter mene å ha enerett på hva som er riktig. Lekfolks opplevelser av risiko blir sett på som følelsesstyrt og påvirket av irrasjonelle forhold, men om de får nok kunnskap om situasjonen så vil de også kunne se den reelle risikoen. Fagfolks vurderinger blir oppfattet som objektive fakta, mens lekmenns oppfatninger blir subjektiv synsing (Aven et al. 2011:38). Til tross for at lekmenns oppfatning av risiko blir sett på følelses styrt og irrasjonell så har det likevel stort innflytelse i beslutningstakings prosesser. For uansett hvor mye eksperter sier at det er farligere å f.eks. kjøre bil enn å ta fly så vil mange betrakte fly som mye farligere. I forsøk på å redusere risiko gjennom styring må man dermed ta hensyn til at mennesker skaper sin egen risikoforståelse (Aven et al. 2011:40).

Adams (2001) mener at det er risiko i det meste man gjør. Det er ikke mulig å ha et null-risiko liv. Når man tar risiko så vil man alltid gjøre en avveining mellom fordeler og ulemper til

man finner en balansegang. Adams (2001) mener at menneskers reaksjon og respons på risiko er risikokompensasjon. Dette er et resultat av vurderingene som gjøres av kostnad og belønning. I følge Adams (2001:15) har alle en tilbøyelighet til å ta risiko, men denne tilbøyeligheten varierer fra person til person. Individuell risikobeslutning er en balansegang der risikopersepsjon vektet mot tilbøyeligheten til å ta risiko. Oppfatninger av risiko er påvirket av egen og andres opplevelser av ulykker. Hvis man selv har opplevd en ulykke så tilegner man seg kunnskap som påvirker egen tilbøyelighet av hva som kan være farlig og hva som ikke er det. Ulykker og tap er en konsekvens av å ta risiko, men å ta risiko har ikke bare negative konsekvenser, men også positive. Potensiell belønning er også viktig å ta med i denne sammenhengen. Tilbøyelighet er påvirket av den potensielle gevinsten som risikotaking gir, det vil si en persons tilbøyelighet til å ta risiko påvirkes av potensielle belønning. Dette vil være forskjellig fra individ til individ. Belønning kan være konkret, som i form av penger eller mer diffus i form av ære eller andre ting (Adams, 2001). Ved risikoreduserende tiltak vil man forsøke å balansere reduksjonen av risiko (Adams, 2001).

3.3 Risikopersepsjon

Det er stor forskjell på hvordan individer oppfatter risiko. Opplevd risiko har betydning på hvordan vi vurderer risiko. Det som for noen vil være høy risiko, vil ikke andre se på som risiko (Rausand og Utne,2011). Forskjellen er også stor på hvordan eksperter og lekfolk vurderer risiko. Eksperter bruker gjerne matematiske beregninger basert på teoretiske modeller for å finne ut hvor stor risikoen for en type hendelse er. Mens lekfolk tenker på en helt annen måte (Rausand og Utne,2011).

«Risikopersepsjon handler om hvordan folk flest forstår, opplever og håndterer risiko og farer» (Aven et al, 2011:40)

Renn (2008) mener at risiko er en mental modell. Det betyr at mennesker responderer ut fra egne erfaringer og antakelser. Dette kalles for persepsjoner. Risikopersepsjoner er da hvordan mennesker behandler informasjonen om farlige hendelser, og hvordan man deretter lager sin egen forståelse av faregrad. Det er viktig å forstå at mennesker er styrt av persepsjoner og ikke det som ansees som fakta (Renn, 2008:93).

Innenfor mange ulike fagfelt er man opptatt av begrepet risikopersepsjon. Det er en sammenheng mellom opplevd risiko, og hvordan man forholder seg til risiko. Både

individuelle og kulturelle forhold påvirker hva hver enkelt oppfatter som risiko (Boyesen, 2003). Man antar at risikopersepsjon påvirker atferd og dermed også menneskelige feil. Ifølge Boyesen (2003) skjer de fleste ulykker i arbeidslivet på grunn av menneskelig svikt, og bør sees på som en «mismatch» mellom menneske og maskin. Denne «mismatchen» kan dreie seg om flere forhold. Dette kan f.eks. komme av at man har uriktig informasjon om relevante forhold, og dermed ikke kan unngå at en ulykke. Det kan både være at man har for mye eller lite informasjon (Boyesen, 2003). Målet for aktiviteten kan påvirkes hva man er opptatt av, og dermed gi «feil» risikopersepsjon (Boyesen, 2003).

Haukelid (1999) mener at det er de store tingene som opptar folk, man er redde for storulykker, mens det parakoksalt er det de små man dør av. Man frykter mer det fjerne enn det nære. Ifølge Haukelid (1999:11) tre mentale filtre som forklarer folks risikooppfattelse. Den første er at ulykker med liten sannsynlighet, men som gir stor konsekvens, oppleves mer farlig enn hverdagslige ulykker. Risiko som man selv ikke kan påvirke er farligere enn det som man kan påvirke. Fjerne risikoer oppfattes farligere enn nære (Haukelid, 1999).

3.3.1 Faktorer som påvirker risikopersepsjon

Boyesen (2003) har utarbeidet en liste om forhold som regnes for å være viktig for hvordan man opplever risiko. Det samme har Ropeik og Slovic (2003). Jeg vil i dette kapitlet gi en oversikt over faktorer som påvirker risikopersepsjon basert på de ovennevnte teorier.

Boyesen (2003) har på sin liste følgende punkter:

- 1) Ufrivillig risikoeksponering.
- 2) Manglende personlig kontroll over risikoen.
- 3) Stor usikkerhet knyttet til konsekvensene.
- 4) Manglende personlig erfaring med risikoen.
- 5) Genetiske effekter.
- 6) Katastrofale hendelser.
- 7) Nytteverdien er lite synlig.
- 8) Nytteverdien går til andre.
- 9) Synlighet og umiddelbare konsekvenser.

På Ropeik og Slovic's (2003) liste finnes følgende:

- 1) Skrekk (oversatt fra dread).
- 2) Kontroll.
- 3) Naturlig eller menneskeskapt risiko.

- 4) Valg.
- 5) Barn.
- 6) Ny eller gammel risiko.
- 7) Bevissthet (oversatt fra awareness).
- 8) Kan det skje meg?
- 9) Nytte-risiko kompromisset.
- 10) Tillitt (oversatt fra trust).

Som man kan se finnes det en del fellestrekk. Alle har med dette som omhandler barn eller trussel for fremtidige generasjoner. Risiko som barn utsettes for oppfattes verre enn den samme eksponeringen for voksne (Ropeik og Slovic, 2003). Dette er ikke relevant for denne oppgaven og jeg har dermed utelatt dette. Ropeik og Slovic (2003) har på sin liste tatt med det som omhandler skrekk. Å skulle dø på en skrekkelig måte vil gi mer bekymring enn å dø på en mer skånsom måte (Ropeik og Slovic, 2003). I følge Aasjord et al. (2012: 29) skjer de fleste dødsulykker i fiskeflåten som en konsekvens av fall, hopp i sjøen til ute på sjøen eller ved fartøy i havn samt fartøyforlis/havarier. Jeg antar utfra dette at de fleste da enten har druknet eller frosset i hjel, som begge er skrekkelige måter å dø på. Så skrekkelig død er en realitet for alenefiskerne, men jeg har ikke snakket med fiskerne om dette. Punktet som omhandler bevissthet er også utelatt fra denne oppgaven på grunn av manglende empirisk dekning. Noen av punktene på de to ulike listene har jeg slått sammen, samt at jeg har forsøkt å koble samme noe på Ropeik og Slovics (2003) liste.

Det første punktet jeg vil ta for meg er ufrivillig/frivillig risikoeksponering/valg. Om man eksponerer seg for risiko etter eget valg er avgjørende for hvor stor risiko man ønsker å ta (Boyesen, 2003, Ropeik og Slovic 2003). Ifølge Boyesen (2003) er mennesker villig til å akseptere høyere risiko hvis det er selvvalgt, og motsatt. At det er vanskeligere å akseptere en høy risiko som man er blitt utsatt for uten å ønske det selv. Gleden eller nytten man har ved å utsette seg for risiko oppveier risikoen.

Punkt to som jeg vil trekke frem er manglende personlig kontroll over risikoen samt manglende erfaring med risikoen. Det er enklere å akseptere en risiko hvis personlige egenskaper kan minske risikoen. Hvis man selv kan kontrollere eller påvirke kilden til risiko vil dette ha betydning for hvordan man oppfatter risikoen (Boyesen, 2003, Ropeik og Slovic, 2003, Haukelid, 1999)

Punkt tre handler om at man er usikker på hva som vil være konsekvensen. Hvis konsekvensene er usikre, nye og dermed ukjente vil man oppleve at man tar en større risiko enn dersom man er kjent med konsekvensene. Det er enklere å akseptere risikoen ved bilkjøring enn ved stråling fra trådløse nettverk eller lignende (Boyesen, 2003).

Punkt fire handler om risikoen har katastrofepotensial eller ikke. Faren for mange dødsfall på samme tid vil føre til at et oppleves alvorligere enn ved få dødsfall. Hvis konsekvensen alltid er dødelig vil det oppleves som mer farlig enn hvis det ikke er dødelig (Boyesen, 2003).

Punkt fem er hvis nytteverdien ikke er særlig synlig eller hvis fordelene eller nytten av aktiviteten går til noen andre (Boyesen, 2003). Punkt seks: Trusler som er synlig og umiddelbare vil oppleves større enn usynlige farer og trusler som vil ramme over tid (Boyesen, 2003). Punkt syv handler om faren er menneskeskapt eller naturlig vil også ha noe å si på hvordan vi oppfatter den, samt at nye risikoer virker mer skremmende enn gamle. Når man har levd med den nye risikoen en stund så vil frykten avta (Ropeik og Slovic, 2003).

Punkt åtte: Risikoer virker større hvis en selv eller noen man kjenner kan bli offer. Dette kan være med på å forklare hvorfor statistiske sannsynligheter ofte er irrelevant og en ineffektiv form for risiko kommunikasjon (Ropeik og Slovic, 2003). Forfatterne bruker følgende eksempel. Tenk deg at noen deler ut en million flasker med vann, en av disse inneholder gift. Du får en flaske og forestiller deg at du skal drikke av dette vannet. Du risikerer å dø hvis flasken inneholder gift, men sannsynligheten er en til en million. Likevel føles det risikabelt å drikke fordi man kan jo være den ene. Det kan skje meg. Dette kan også forklare at aksept nivået for risiko for mange er lik null (Ropeik og Slovic, 2003).

Punkt ni: Noen risikopersepsjons forskere samt flere risikoanalytikere tror at nytte-risiko-kompromisset er den viktigste faktoren som gjør at vi er mer eller mindre redd en konkret trussel. Hvis vi oppnår en fordel fra en atferd eller valg, vil risikoen forbundet med det virke mindre. Hvis det ikke er noen nytte som kan oppfattes, vil risikoen synes å være større (Ropeik og Slovic, 2003). Punkt ti omhandler at forskning viser at jo mindre vi stoler på folk/bedrifter som er ment skal beskytte oss, eller som eksponerer oss for risiko samt de som driver med risikokommunikasjon, jo mindre tillitt jo mer frykt. Og motsatt. Jo mer tillitt, jo mindre bekymringer og redsel vil vi føle (Ropeik og Slovic, 2003).

3.4 Risikokompensasjon

I dette kapitlet har jeg i hovedsak valgt å støtte meg på Hedlunds (2000) teorier.

Risikokompensasjon går ut på at mennesker kompensere ved økt følelse av sikkerhet med å ta større sjanser. Sikringstiltak som er ment positivt, men kan få negative konsekvenser (Aven et al. 2011).

Skader er ifølge Hedlund (2000) som regel en konsekvens av individuell handlinger i miljøer der sjansen for risikoer er store. Dette førte til at man laget tre strategier. Overtale mennesker som er i risiko for skader til å endre sin atferd. Kreve endring av atferd ved lovendring, samt skaffe automatisk beskyttelse gjennom produktdesign. Gjennom forskning fant man ut at strategi to var mer effektiv enn strategi en, og at nummer tre var mer effektiv enn nummer to. Strategiene antar at mennesker ikke vil reagere slik man ønsker på lovverk eller sikrere produkter.

Mennesker endrer sin atferd som respons til noen endringer i oppfattet risiko. Det mest naturlige er at man tar ekstra forhåndsregler hvis en tror at risikoen har økt. Det er ikke så opplagt at vi endrer vår oppførsel som respons til alle økninger eller reduksjoner i risikobilde (Hedlund, 2000). Kjernen i spørsmålet om risikokompensasjon handler om hvilke risikoendringer som gir endret atferd.

Hedlund (2000) tar i sin artikkel også med en del som omhandler G J S Wilde sin teorier. Wilde mener at risiko er en medfødt del av vår psykologiske makeup. Mennesker trenger risiko. Wilde har ifølge Hedlund (2000) en hypotese som går ut på følgende. Alle mennesker har et risikomålenivå og vi måler risiko etter vår egen skala eller risikotermostat. Hvis vår risikooppfattelse av en situasjon overgår målnivået så vil vi gjennom våre handlinger forsøke å redusere risikoen. Men hvis den oppfattede risikoen er lavere enn målnivået så vil vi gjøre noe for å øke risikoen slik at den kommer innenfor vårt aksepterte målnivå. Wilde kaller dette for risiko homeostase som er en ekstrem form for adferds tilpasning. Vi tilpasser oss ytre påvirkning som er ment å gjøre oss tryggere, men vi forsøker å motvirke endringene for så å komme innenfor vårt ønsket risikonivå. Siden risiko er i stadig endring vil vi alltid bevege oss bort fra vårt målnivå, men vil alltid forsøke å komme tilbake innenfor sitt eget nivå. Risiko homeostase utfordrer fundamentet i strategier for å forhindre skader. Det hevdes at det eneste effektive sikkerhetsmålet er det som endrer det ønskede risikonivå. Noe som bare endrer

miljøet eller som regulerer min atferd uten at det påvirker mitt mål risikonivå er ubrukelig (Hedlund, 2000).

Hedlund (2000:87) mener det viktigste med risikokompensasjoner er ikke om det skjer, men når og i hvor stor grad det skjer, samt mulige konsekvenser som kan oppstå som en effekt av dette.

Hedlund (2000:87) kommer med fire faktorer som er ment som en generell veiledning som kan brukes når man vil undersøke sannsynligheten for at risikokompensasjon som en respons på sikkerhetstiltak vil oppstå. De fire faktorene er synlighet, påvirkning, motivasjon og kontroll. Til hver av de ulike faktorene er det ifølge Hedlund (2000:88) knyttet en betingelse som må oppfylles for at det skal oppstå risikokompensasjon. Det som danner grunnlaget for vurderingen av sannsynligheten for risikokompensasjon er hvor stor grad hver enkelt betingelse blir oppfylt.

Jeg vil nå presentere de fire faktorene:

Faktor 1: **Synlighet** (Visibility)

Denne faktoren beskriver synligheten av endringene som følge av sikkerhetstiltakene. Er endringene synlig eller ikke. Vet fiskerne om at det er gjort en endring? Sikkerhetstiltak i form av lovverk kan ifølge Hedlund (2000:87) være både synlig og usynlig avhengig grad av kjennskap til det. Det er dermed ulik grad av synlighet.

Regel 1: Hvis man ikke vet at sikkerhetstiltakene eksisterer så vil man heller ikke kompensere for det. Man kan ikke kompensere for noe man ikke vet eksisterer (Hedlund, 2000).

Faktor 2: **Effekt/Påvirkning** (Effect)

Faktor to handler om hvorvidt sikkerhetstiltakene som gjøres vil påvirke den det gjelder. Dette omhandler både fysisk og psykisk påvirkning, og har flere dimensjoner ved seg. Det første går på hvordan endringene påvirker den fysiske delen av oppgaven gjennom direkte sensoriske tilbakemeldinger eller annet. Gjør det ting fysisk ubehagelig, blir det enklere eller vanskeligere å utføre handlingen/oppgaven. Eller er det bare en irriterende faktor. Både den fysiske og psykiske delen henger sammen. Det som påvirker det ene kan også påvirke det andre (Hedlund, 2000). Risikopersepsjon er ifølge Hedlund (2000) en viktig bit av påvirkningsfaktoren. Får dette fiskere til føle seg tryggere, eller at risikoen er blitt eliminert? Eller har sikkerhetstiltakene liten effekt på eget risikosyn fordi man i utgangspunktet ikke følte at dette var noe risiko. Alt dette henger med andre ord sammen.

Regel 2: Hvis det ikke påvirker mennesker fysisk eller psykisk ved endringene som gjøres, så vil det heller ikke kompenseres (Hedlund, 2000:87).

Faktor 3: **Motivasjon**

Motivasjon er den tredje faktoren som kan føre til risikokompensasjon ifølge Hedlund (2000). Hva er det som påvirker menneskets oppførsel, og hva er det som motiverer under denne handlingen? Denne faktoren er nøkkelen til de fleste diskusjoner som omhandler risikokompensasjonsteori. Økonomer ser på det med økonom-briller og mener man motiveres av ulike økonomiske motiv. Risiko homeostatis teoretikere mener at man har et primærmål, å opprettholde sitt ønskede risikonivå. Begge synspunkter er forenklet. Man motiveres av mange faktorer. Også av vaner og ønsket om å forenkle beslutninger. Man gjør mer eller mindre rasjonelle beslutninger i ukjente situasjoner. I det daglige liv går mye av det man gjør på autopilot, man tenker ikke igjennom hverdagslige ting hver gang man gjennomfører dem. Man gjør sånn som man alltid har gjort. Å bruke sikkerhetsutstyr går for noen på autopilot. Alle disse faktorene påvirker motivasjonen til å kompensere for sikkerhetsendringer. Hvis man er motivert til å endre sitt atferdsmønster kan man gjerne kompensere. Hvis det ikke finnes noen bakenforliggende motivasjon, vil man ikke kompensere (Hedlund, 2000).

Regel 3: Hvis en ikke har en grunn til å endre atferd, vil man heller ikke kompensere for sikkerhetstiltakene (Hedlund 2000:88).

Faktor 4: **Kontroll**

Kontroll er den siste faktoren som påvirker sannsynligheten for risikokompensasjon. Hvor mye kontrollerer man situasjonen? Kan jeg endre min atferd hvis jeg ønsker? På arbeidsplasser er mye kontrollert av regler og fysisk miljø gir lite rom for atferdsendring. Å jobbe på akkord gir mer rom for fleksibilitet og frihet (Hedlund, 2000). Idrett kan gi gode eksempler på samspillet mellom skadeforebygging, kompensasjon og kontroll. I noen idretter er det påkrevd å ha på seg beskyttelses utstyr og noen spillere kompensere med å spille tøffere innenfor rammen av gjeldene lovverk. I noen tilfeller har det ført til at man har endret lovverket for å kunne kontrollere spillerne bedre.

Regel 4: hvis atferd er tett kontrollert, vil de ikke kunne kompensere for sikkerhetstiltakene (Hedlund, 2000:88).

Disse fire faktorene er mer kompleks enn det som er nevnt ovenfor, men sammen gir det et godt rammeverk for å vurdere potensiell risikokompensasjon som respons til sikkerhetstiltak.

Hedlund (2000:88) gir en generell veiledning hvordan man skal tolke betingelsene. Hvis noen av de fire faktorene er null så er det liten sannsynlighet for at kompensasjon vil oppstå til sikkerhetstiltaket. Dersom alle faktorene har et moderat nivå vil man øke sannsynligheten for kompensasjon. Hvis alle faktorene når et høyt nivå er det stor sannsynlighet for at risikokompensasjon vil oppstå. Men det vil fremdeles være usikkert om effekten vil være: litt, komplett eller mer enn komplett. (Hedlund, 2000).

Oppsummering:

I dette kapitlet har jeg tatt for meg ulik teori som kan være nyttig i forhold til gjeldende problemstilling. Jeg skal i hovedsak ta med Boyesen (2003) og Ropeik og Slovics (2003) faktorer som påvirker risikopersepsjon videre i analysen. Samt teori av mer generell karakter, i tillegg vil jeg bruke Hedlunds (2000) fire faktorer for å vurdere faren for risikokompensasjon.

4 Metode

I dette kapittelet vil jeg si litt om hvilke metodiske tilnærminger og fremgangsmåter som har blitt brukt i denne oppgave med noen begrunnelser for valgene som er tatt.

4.1 Valg av metode

Selve undersøkelsen i en hvilken som helst oppgaver er en metode for å samle inn empiri. Empiri bør være gyldig og relevant, samt pålitelig og troverdig (Jacobsen, 2005:19).

Valget mitt falt på kvalitativ metode. Både fordi det er denne metoden jeg er tryggest på å bruke, og fordi jeg føler dette er den mest anvendelige metoden i forhold til problemstilling. Når jeg skulle velge metode måtte jeg se på problemstillingen min, og hvilke måter jeg kunne finne svar på dette. Kvalitativ metode er fleksibel, går i dybden, er opptatt av forståelsen av sosiale fenomener. Metoden gir innsikt og forståelse for menneskers liv, handlinger og atferd. Kvalitativ metode er opptatt av årsakssammenheng, og det er ofte direkte kontakt mellom forsker og informant. Ved å velge kvalitativ metode får man fyldige data, og metoden egner seg godt når man skal undersøke temaer som er lite belyst fra før av (Thagaard, 2002). Kvalitative data uttrykkes som tekst, mens kvantitative uttrykkes gjerne som mengdedata. I kvalitativ metode har man gjerne en nærhet til informantene og små utvalg. I tillegg til tekst kan man også supplere med tall i kvalitative undersøkelser (Thagaard, 2002). På bakgrunn av dette mener jeg at den kvalitative metoden er best for min undersøkelse, og derfor har jeg valgt denne metoden.

Dette forskningsprosjektet er et case-studie. Ifølge Andersen (1997:8-9) er det ikke enighet om hva et case er eller hva det bør være. Det vektlegges at det dreier seg om et eller noen få tilfeller, enten fordi det ikke finnes flere eller fordi det ikke er tilgjengelig for forskeren. Idealet er å gå i dybden på et case (Andersen, 1997:8). Fokuset er på en eller noen få enheter, og mange variabler (Andersen, 1997:19) Ifølge Jacobsen (2005) kan case være på et høyere nivå, en kollektiv enhet som f.eks. kan være en gruppe. Som i mitt tilfelle er en yrkesgruppe.

Case studier egner seg til dyp forståelse av spesielle hendelser, når man ønsker å beskrive hva som er spesifikt med et spesielt sted som f.eks. en gruppe, samt case studier egner seg til teoriutvikling (Jacobsen, 2005:92) For mitt forskningsprosjekt vil jeg si at jeg ønsker å beskrive hva som er spesielt med bestemte ting innenfor en bestemt gruppe, nemlig alenefiskerne.

I tillegg til å gjøre intervjuer har jeg gjort dokumentanalyse av formelt lovverk som er offentlig tilgjengelig for alle. Dokumentanalyse brukes gjerne i kombinasjon med intervju eller observasjon (Thagaard, 2002). Dokumentanalyser skiller seg ifølge Thagaard (2002) fra forskerens innsamlede data fordi dokumentene er skrevet med et annet formål enn forskerens bruksområde.

Jeg var også innom tanken på å bruke observasjon som metode. Blant annet fordi det ville gitt meg førstehåndskunnskap om det fiskerne faktisk gjør, og ikke bare det de sier at de gjør. Jeg valgt å gå bort fra dette fordi det er tidkrevende, samt vanskelig å planlegge og gjennomføre fordi fiskerne flytter på seg.

4.2 Intervju og intervjuguide

Jeg har valgt å gjøre individuelle, semistrukturerte intervjuer, dette er ifølge Jacobsen (2005:141) det mest vanlige datainnsamlingsmetoden. Denne formen for datainnsamling egner seg når det er få enheter som skal undersøkes.

Alle bortsett fra et av intervjuene er gjort ansikt til ansikt, det ble jeg nødt til å gjøre per telefon fordi informanten befant seg langt unna. Intervjuene som er gjort er halvstrukturerte. Noen spørsmål har vært helt lukket i form av svaret er enten ja eller nei mens andre er mer åpne. Jeg har fulgt rekkefølgen som fremgår i den vedlagte intervju guiden. Der det har vært lukkede spørsmål har jeg der det har vært naturlig, spurt informanten hvorfor ja eller nei. Jeg har også laget en del hjelpeord som kunne brukes hvis informanten ikke skjønnte spørsmålet.

Pretesting av intervjuguide består ifølge Silkoset (2006) av at materialet blir gjennomgått av fagpersoner innenfor temaet samt test i praksis. Både hovedveileder og biveileder har gått igjennom intervjuguiden før jeg satte i gang med intervjuene. I tillegg har jeg gjort et test intervju med en fisker for å sjekke kvaliteten på spørsmålene, og for å eventuelt utelukke spørsmål. Besvarelsen fra dette intervjuet er ikke tatt med i empirien.

4.3 Utvalg

Det vil alltid være et spørsmål om hvor mange personer som skal inngå i et utvalg. Silkoset (2006) mener det er seks faktorer som har betydning for utvalgsstørrelsen. Det første er antall grupper, det andre er hvor mye ressurser man har tilgjengelig. Det tredje omhandler variansen i populasjonen, mens det fjerde omhandler populasjonens egenskap. De to siste er konfidensgrad og presisjon.

Kvalitative undersøkelser baserer seg på strategiske utvalg som betyr at man velger informanter som har de egenskapene man er ute etter å studere (Thagaard, 2002:53). Dette er jo en nødvendighet for å få svar på det man faktisk forsker på.

Alle som har nær kunnskap til fiskere og rutiner vet at de kan være vanskelig å få tak i. De går ut med sjarken og man vet aldri når de vil være tilbake. Det kan gå en dag eller en uke. Derfor har jeg også måtte ta hensyn til dette.

Jeg hadde på forhånd satt noen krav til mitt utvalg:

- 1) Fiskeren måtte være alenefisker. Enten at man fremdeles jobbet som alenefisker, hadde jobbet som det nylig men var gått over til annet fiske, eller fiskere som hadde vært alenefiskere men som nylig var gått av med pensjon eller bytte yrke.
- 2) Krav til fartøy var at sjarken måtte være mellom 8-15 meter. Dette fordi ifølge statistikkene er det i denne fartøysklassen de fleste ulykker skjer.
- 3) Jeg ønsket ikke å sette krav til driftstid siden det kan være med på å vanskeliggjøre å finne frem til aktuelle respondenter.
- 4) Jeg gjorde en geografisk avgrensning. Informantene måtte holde til i Troms fylke. Fordi det er i Troms jeg oppholder meg til daglig og dermed blir det et spørsmål om økonomi, kapasitet og tidsforbruk å gjøre undersøkelsen andre steder enn her.

Jeg ønsket litt spredning i alder selv om jeg på forhånd visste at det ville bli vanskelig å skaffe unge informanter. Hensikten med dette var å få et variert utvalg. Jeg har bevisst utelatt kvinner fra mitt utvalg. Dette fordi det er svært få kvinnelige alenefiskere, og jeg tror det ville være vanskelig å sikre dem full anonymitet.

På grunn av de kriteriene jeg hadde satt for utvalgsgruppen og fordi det er vanskelig å gjøre et nøytralt «trekk» i forhold til dette så har jeg benyttet meg av et bekvemmelighetsutvalg. Et annet argument for å bruke denne utvalgsmetoden er tilgjengelighet til informantene. Bekvemmelighetsutvalg betyr at man velger de informantene som er enklest å få tak i. Metodens svakhet er blant annet at man ikke vet hvem man har gått glipp av, og disse personene kan avvike fra de man får tak i (Jacobsen, 2005:292). Andre ulemper med å bruke denne typen utvalg er ifølge Thagaard (2002: 54) er at man kan få et utvalg med personer som er fortrolig med forskning, og man kan kanskje få en skjevhet. Det kan også hende at disse som deltar i større grad enn vanlig mestrer sin livssituasjon, og har dermed ikke noe imot å bli

forsket på. Dette er begge viktige momenter man på tenke på i forhold til konklusjonen av undersøkelsen.

Snøballmetoden har jeg brukt. Jeg kjenner forholdsvis mange innenfor denne bransjen så jeg startet prosessen med å kontakte en jeg kjenner godt for få forslag til noen han trodde var tilgjengelig. Når jeg har hatt intervjuer med interessante informanter så har jeg spurt pent om tips til andre alenefiskere som en tror kunne tenke seg å stille opp, og jeg har dermed fått tak i nye informanter hele tiden. Problemet med denne metoden er at utvalget kan bestå av personer innenfor samme nettverk (Thagaard, 2002:54). Jeg har løst dette med å velge informanter fra forskjellige kommuner i Troms, og når jeg har bedt om forslag på andre alenefiskere så har jeg bedt om at de befinner seg i en annen kommune.

Informantene varierer i alder, den yngste er i begynnelsen av 20 årene, mens den eldste er passert 70. Tilsammen har informantene godt over 100 års erfaring som alenefiskere i tillegg til en bred erfaring fra andre fiskerier. Felles for alle er at de enten har 27 fot (8 meter) eller 35 fot (10,67 meter) store båter. De fleste har 35 fot. Alle fisker med garn, og noen fisker med line i tillegg.

Jeg har laget en informant tabell som viser en oversikt over informantene.

INFORMANT	Annen betegnelse	ALDER
Fisker 1	Den eldste fiskeren	70-årene
Fisker 2		60-årene
Fisker 3		40-årene
Fisker 4		60-årene
Fisker 5	Fisker som har sluttet	50-årene
Fisker 6		40-årene
Fisker 7	Den yngste fiskeren	20-årene
Fisker 8	Fisker som har vært i ulykke	40-årene
Fisker 9		50-årene
Fisker 10		60-årene

Tabell 1: *Informant oversikt*

Denne tabellen viser kun aldersgruppe på fiskerne som et tiltak på å skjule deres identitet. Båttørrelse, antall år som alene fiskere er med hensikt utelatt fra tabellen av samme grunn. Jeg har også valgt å gi noen av dem en tilleggs betegnelse i form av den eldste, den yngste osv. Dette er gjort for å skape en mer levende tekst.

Alle informantene har annen erfaring fra å jobbe til havs. Flere har jobbet på ringnot, trål samt større fiskebåter. Den eldste informanten anslår at han totalt har jobbet 50 år på havet med ulike typer båter rundt omkring, ikke bare i Norge. Noen har jobbet parallelt. Altså jobbet på større båter i turnus, og fisket med sjark når de har hatt fri. I tillegg blir arbeid innenfor oppdrettsnæring, sjøtransport og fiskeridministrasjon nevnt som annen relevant erfaring.

4.4 Utvalgets størrelse

Det er ingen fasitsvar på hvor mange informanter man trenger å snakke med før man har fått de svarene man ønsker. Dette har vært en av de vanskeligste dilemmaene med å skrive denne oppgaven, for tenk om jeg går glipp av noe fordi jeg har intervjuet for få. Kanskje neste respondent ville kommet med noe nytt. Få forhånd tenkte jeg at utvalgsstørrelsen skulle være pluss minus ti personer, men jeg hadde også bestemt meg for å ikke avholde intervjuer bare for å komme opp til riktig antall. I det jeg kom til et metningspunkt så ville jeg gi meg. Jeg var usikker på om jeg hadde nådd metningspunktet på intervju 9, så jeg gjennomførte et til og endte opp med å gjøre totalt 10 intervjuer.

4.5 Gjennomføring av intervju

Alle informanter som jeg kontaktet takket ja til å delta på intervju. Første intervju ble avholdt 26. september 2014, og intervjurunden ble avsluttet 21. oktober 2014. Intervjuene varierte litt i lengde, det korteste tok rundt 18 minutter, mens det lengste tok over en time. Snittet har vært mellom 30-40 minutter. Ifølge Jacobsen (2005) er korte intervjuer på under en halvtime bare brukbar hvis man har konkrete spørsmål. Mine spørsmål er såpass konkrete at det ikke gjorde så mye om et av intervjuene ble kort.

Intervjuene har vært gjort på tomannshånd, ansikt til ansikt, og et på telefon.

Sted for intervjuer har vært varierende, jeg har vært nødt til å møte informantene der de hadde muligheten til å møte meg. Noen intervjuer har jeg gjort hjemme hos informanten, noen om bord i båten, et intervju har jeg hatt i informantens bil, et på cafe, og et på informantens nye arbeidsplass. Det vanskeligste intervjuet rent praktisk var det som jeg hadde på cafe på grunn av støy fra andre kafegjester, og det var tidvis vanskelig å høre informanten. Jeg er usikker på hvilken grad sted for intervju har kunne påvirket svarene jeg har fått.

Alle intervjuene ble innledet med at jeg informerte om meg selv, og prosjektet. Både ved begynnelse og slutt av intervjuet ble informanten informert om at alle svar ble holdt anonym, og at de når som helst kunne trekke seg fra å delta.

Jeg valgte å gjøre kun et intervju om dagen. På grunn av ulike årsaker valgte jeg kun å bruke penn og papir da jeg gjennomførte intervjuene. Dette har både fordeler og bakdeler. Ulempen er at man kan gå glipp av informasjon siden man sjeldent vil klare å notere ned alt informanten sier. Man kan også bli for opptatt med selve noteringen og blir kanskje fraværende. Fordelen med å ikke ta opp lyd er at informanten sannsynligvis vil slappe mer av når det han sier ikke blir tatt opp, man får kanskje ærligere svar ved å ikke ta opp lyd. Det er noen grunner til at jeg gjorde dette valget. Det ene går på å slippe innmelding til personvernombudet for forskning. Det andre er at jeg er svært godt trent i å skrive, snakke og lytte samtidig, og dermed tok jeg sjansen på at det ville gå greit å gjøre det på denne måten. Underveis i intervjuet noterte jeg ned stikkord og sitater. Spesielt viktig er det å ha med direkte sitater, derfor hadde jeg stort fokus på nettopp dette. Jeg transkriberte alle intervjuene innen 25 minutter etter at de ble avsluttet. Dermed var det også enkelt å huske det informantene hadde fortalt siden det var kort tid siden intervjuet.

4.6 Validitet / reliabilitet

Undersøkelser er metode for å få samlet inn empiri, og all empiri bør tilfredsstillende to krav. Den må være gyldig og relevant (Valid), og den må være pålitelig og troverdig (Reliabel). Dette betyr om man måler det man faktisk ønsker å måle, om det man har målt er relevant og om dette vi måler hos noen kan gjelde langt flere, altså en generalisering (Jacobsen, 2005:19). Case-studier egner seg godt til teoriutvikling og generalisering (Jacobsen, 2005).

Man kan dele gyldighet og relevans i tre deler. Begrepsgyldighet, intern gyldighet og ekstern gyldighet (Jacobsen, 2005:19). Begrepsgyldighet handler om man måler det man tror man

måler (Jacobsen, 2005). Det er vanskelig å formulere spørsmålene man stiller slik at man får de svarene man ønsker med tanke på et teoretisk bakgrunnstepp. Jeg har tatt utgangspunkt i problemstillingen samt teorien jeg hadde valgt ut når jeg har valgt og formulert spørsmålene, for nettopp å sikre meg svar på det jeg faktisk ønsker å vite noe om. Jeg tror med bakgrunn i mitt arbeid, samt andres forskning at jeg har truffet godt med mine spørsmål i forhold til det jeg ønsket å belyse. Man vil i ettertid alltid se ting som kunne vært forbedret.

Intern gyldighet handler om man har dekning gjennom empirien for konklusjonen man gjør. Det er to måter man kan teste dette på. Det ene er å kontrollere undersøkelse og konklusjon mot andres forskning (Jacobsen, 2005). Jeg har ikke funnet noen andre undersøkelser som går på akkurat det samme som det min gjør, dermed blir det vanskelig å gjøre en helt konkret sammenligning. Det er derimot gjort lignende undersøkelser på andre fartøystyper, med andre mål, som da ligner på de svarene jeg har fått. Den andre måten er å foreta en kritisk gjennomgang av resultatene selv (Jacobsen, 2005). Jeg har selv gått igjennom mine resultater for å avdekke eventuelle feilkilder, uten å ha kommet frem til andre ting enn det som fremgår av dette kapitlet.

Ekstern validitet (gyldighet) handler om funnet kan generaliseres til å gjelde andre enn deltakerne i denne undersøkelsen (Silkose, 2006:43). Det er vanskelig å si om funnene jeg har gjort kan overføres til andre sammenhenger siden dette er såpass spesifikt som det er. Men jeg tror at flere av mine funn kan overføres til andre fartøystørrelser, siden jeg ser at mange av svarene jeg har fått sammenfaller med svarene de som har undersøkt større fartøy har fått. Dette ikke er en undersøkelse som er gjort med tanke på å generalisere til større populasjon.

Reliabilitet betyr om undersøkelsen er til å stole på. Ville man fått samme resultat om man hadde gjort den samme undersøkelsen to ganger? (Jakobsen, 2005).

Nesten uansett hvilken typer undersøkelser man driver på med så må man også ta i betraktning hvilken bakgrunn man selv har, og hvilken type «briller» man velger å bruke. Dalen (2011) hevder at alle en forforståelse som omhandler meningene man har på forhånd til det fenomenet man studerer. Jeg kjenner selv denne bransjen godt. Min familie har drevet fiske over flere generasjoner, og jeg har vært i båt lenge før jeg kunne gå. Jeg har aldri jobbet som fisker, men jeg kjenner godt til mye av det arbeidet som gjøres ved at jeg selv har vært om bord ved både garnsetting og grantrekking samt en del landbasert arbeid. Å ha kjennskap til bransjen har både fordeler og ulemper. Fordelene er at man har en grunnkunnskap om hvordan tingene fungerer i praksis, jeg vet f.eks. hvordan man setter garn og farene det

innebærer. Man kjenner til ulike aspekter ved næringa, og vet bedre hvor og hva man skal se etter. Bakdelen er at man kan bli farget av egen bakgrunn og de erfaringene man har gjort seg tidligere, og dermed gjøre antakelser basert på det. Ting som man tar for gitt på grunn av bakgrunnskunnskapen kan fort bli glemt i en intervjusituasjon når man har like referanserammer. Alt i alt tror jeg det er en fordel med en viss bakgrunnskunnskap. Hvis man ikke vet hva en garnhaler er, eller hvordan en fri flyt nødpeilesender fungerer så kan det være vanskelig å henge med. For min egen del har jeg under prosessen vært bevisst på min forhåndskunnskap, selv om det under selve skriveprosessen har vært vanskelig å skille de empiriske fakta som er kommet frem og min forhåndskunnskap.

Forskerens påvirkning av undersøkelsen er også viktig å huske på som en mulig feilkilde, selv om dette er vanskelig å kontrollere. Jakobsen (2005) kaller dette for intervjuereffekt. Den som intervjues blir påvirket av den som intervjuer. Det kan være alt fra klesdrakt, kroppsspråk og talemåte. Altså hvordan intervjuer opptrer. Dette var noe jeg reflekterte nøye over både da jeg laget spørsmålene til intervjuene samt før og under intervjuene. Jeg var bevisst på formuleringen av spørsmålene, slik at de ikke skulle bli for kompliserte og vanskelig å forstå. Dette kvalitet sikret jeg med å teste ut spørsmålene på forhånd hos en som kjenner denne bransjen. Både klær og fremtoning ble vurdert før jeg dro for å gjøre intervjuer. I denne sammenheng må en også nevne intervjuets kontekst, både informant og intervjuer kan bli påvirket av sted og tid for intervjuet.

Det er ifølge Thagaard (2002:100) vanlig at informantens atferd preges av relasjonen som blir etablert i forhold til forskeren, og at man som forsker må reflektere over hvordan man påvirker de svarene man får. Informasjonen informantene kommer med kan være et resultat av at de ønsker å stille seg selv i et godt lys eller ønsker å fremheve problemer for å få belyst dette. Jeg har av og til underveis i intervjuer lurt på om informantene har ønsket å fremstå i et godt lys, men jeg tror nok de har vært både ærlig og oppriktig.

Konklusjonen på denne oppgaven er gjort på bakgrunn av min subjektive forståelse med bakgrunn i min bakgrunnskunnskap, informasjon fra andres forskning og informasjonen jeg har samlet inn gjennom arbeidet med denne oppgaven.

4.7 Etikk

Forskningsetikk i Norge grunner på tre krav. Det første er informert samtykke, det andre er krav til privatliv, og det siste er krav til å bli riktig gjengitt (Jacobsen 2005:45).

Hensyn til informantenes anonymitet kan være vanskelig, som forsker har jeg et etisk ansvar overfor alle fiskerne jeg har snakket med, og må sørge for at den informasjonen jeg offentligjør er bearbeidet på en så god måte at ikke informantens identitet blir gjenkjent (Thagaard, 2002).

Jeg har valgt å informere alle som jeg har intervjuet litt om prosessen, og hvordan datamaterialet jeg samler inn vil bli behandlet, og presentert. Nå har jeg ikke gjort et eneste opptak, kun brukt penn og papir, og dermed har det vært enkelt for meg å være sikker på at ingen andre får tilgang til mine notater. I notatene mine har jeg ikke notert en eneste navn, alle har fått hver sitt prosess navn som har vært «fisker 1», «fisker 2» osv. Jeg håper disse tiltakene vil være med på å sikre alle informanter full anonymitet. Alle informanter fikk også anledning til å trekke seg når som helst uten begrunnelse.

Mitt største problem knyttet til etikk biten er at flere av fiskerne har sett at jeg f.eks. har gått om bord i båten til andre fiskere, og jeg regner med at de legger to og to sammen og skjønner at jeg har intervjuet denne fiskeren. Siden flere dermed vet om andre som jeg har snakket med så har det vært særdeles viktig å anonymisere og utelukke kjennetegn. Jeg har også gjort et bevisst valg under skrivearbeidet med empiridelen. Den er bevist skrevet slik at man skal ha problemer med å finne ut hvem som har sagt hva, selv om man kjenner til miljøet. Jeg har også bevist utelatt informasjon som kan bidra til å avsløre informantenes identitet.

5 Empiri

I dette kapittelet vil jeg presentere deler av funnene mine. Jeg har valgt ut det jeg synes er mest relevant for problemstillingen, og har prøvd å fokusere på det som best viser likheter og forskjeller i informantenes svar.

Først vil jeg gi en kort presentasjon basert på de innledende bakgrunn spørsmålene. Deretter har jeg forsøkt å strukturere funnene utfra de to forskningsspørsmålene: Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko? Hvordan forholder alenefiskeren seg til lovpålagte krav?

Selve presentasjonen av informantene har jeg tatt for meg i metodedelene av oppgaven. Her påfølger et sammendrag av informasjonen av mer generell karakter.

Jeg ønsket å vite hvorfor fiskerne har valgt å være alene fisker. De oppgir to hovedgrunner. Den første er økonomi, og den andre er på grunn av familie. I tillegg blir det nevnt båtstørrelse som årsak fra flere. Det er ikke plass til to fiskere i så små båter. I små båter, med små kvoter er det ikke økonomisk lønnsomt å være flere enn en person. Driftsgrunnlag og økonomi blir altså ofte nevnt hos alle på en eller annen måte. Det er også to som av de ferskeste fiskerne som nevner at i en oppstartsfase er det ikke lønnsomt å være flere enn en, men man skulle gjerne vært to. Dette nevnes også av flere. At man gjerne skulle vært to, men på grunn av økonomi så går ikke det. Fisker 5 sier også at han startet som alenefisker da han var ganske gammel og hadde liten erfaring, dermed ble han alene, fordi det var ikke så enkelt å få noen andre med seg nettopp på grunn av manglende erfaring. En annen årsak noen av informantene oppgir er familien. «*Det var familien som ønsket at jeg skulle komme nærmere hjem*» sier fisker 2 som tidligere jobbet på ringnot. Fisker 8 oppgir familiesituasjon med et sykt barn som årsak til at han sluttet å reise som mannskap på større båter og heller valgte å bli alenefisker. Selv om han er noen dager borte nå også, så er han mer hjemme enn det han var før.

På spørsmålet om man anser seg selv som en person som tar stor risiko, både i jobb og privat sammenheng så svarer alle utenom en, nei. Den eneste som sier ja, er fisker 5, den i utvalget som har sluttet som alenefisker og som nå bare jobber med fiskeri relatert administrasjon.

Felles for alle fiskerne er at de kjenner noen som har omkommet på havet. Fisker 5 sier at han ikke kjenner noen personlig, men kjenner til flere. Mens alle de andre kjenner en eller flere som har omkommet på havet. Fem av fiskerne sier at de kjenner mange som har omkommet på havet.

5.1 Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko?

For å finne svar på hvordan alenefiskeren vurderer egen risiko, måtte jeg formulere en del spørsmål som omhandler sikkerhet og risiko. Først ser vi hva fiskerne svarer på hvor mye eller hvor ofte de tenker på nettopp sikkerhet. De fleste alenefiskerne i denne undersøkelsen tenker på sikkerhet generelt hver dag. «Sikkerhet er en viktig del av å være fisker.» sier en. De fleste svarer at de har en generell tanke om sikkerhet hele tiden, men når jeg spør om konkrete arbeidsoppgaver som gir ekstra fokus så svarer noen nei, mens de andre sier ved setting av garn. «Jeg tenker ikke på sikkerhet «med vilje», det er bare blitt en naturlig del av arbeidshverdagen. Men jeg tenker meg nok ekstra om når jeg setter garn». Fisker 6. Den som skiller seg ut på dette spørsmålet er den eldste fiskeren, fisker 1. Han sier at han egentlig ikke tenker så mye på sikkerheten generelt, men at det kun er under konkrete arbeidsoppgaver han tenker på det.

Det var også viktig å finne ut hvordan fiskerne gjorde vurderingene om hvor farlig de var villig til å ha det om bord. Alle informantene har en grense for hvor farlig de vil ha det, og felles for alle er at den omhandler vær. Fisker 5 har satt grensa veldig konkret på storm. Jeg spurte også om det er noe som kan påvirke grensa. Til dette svarer alle utenom en at denne grensa er flyttbar. 9 av 10 sier at grensa vil kunne endres ved bedre/større båt, den som ikke er enig er fisker 5. En annen sier at ved bedre utstyr og bedre båt så vil man trosse været i større grad enn det man gjør i dag. Ni er enig om at større båt vil flytte grensa, med større båt vil man ta større sjanser angående vær. Når det kommer til sikkerhetsutstyr sier fisker 10 at han ikke vil flytte grensa med bare nytt utstyr, uten større båt. Den yngste fiskeren ligger til kai den dagen jeg snakker med han på grunn av været. Jeg spør om han ville vært ute i dag hvis båten hadde vært større og utstyret bedre. Han bekrefter at han hadde vært ute.

Det var viktig for meg å få vite noe om hvordan alenefiskerne vurderer sitt eget syn på sikkerhet i forhold til andre, og dermed ble et av spørsmålene om de tror de gjør noe annet enn andre fiskeren med tanke på sikkerhet. Halvparten svarte nei, mens den andre halvparten svarte ja. De som svarte ja har litt ulike begrunnelser. Fisker 1: «Jeg vet om mange som gir hælvetta i alt og tenker at det går sikkert bra uansett». «Det er mange som er uforsiktig og sløve.» Han sier selv at han ikke er det, så derfor gjør han annet enn andre. Fisker 4 sier: «Det er mange som gir faen når det gjelder sikkerhet, og det er da ulykkene skjer». Den yngste fiskeren kommer med konkrete eksempler på hvordan han skiller seg ut. Han har blant annet

laget høyere garn bingje om bord i sin båt. Han sier også at han tar det roligere med tanke på vær og vind.

Det er viktig å få frem om de syntes risikoen som følger med jobben er akseptabel. Alle utenom en føler at det er akseptabel, fisker 5 skiller seg ut å sier nei. Den yngste fiskeren sier: *«Det er verdt risikoen når man har en båt som er bra. Ikke hvis man har en dårlig båt, da blir risikoen for stor.»* Fisker 8 sier at risikoen stort sett er akseptabel, men innimellom ikke.

Når man har en jobb som andre anser er farlig, og man selv innimellom opplever farlige situasjoner så har man kanskje vurdert å slutte? To av de ti spurte har faktisk vurdert å slutte fordi det er farlig. Det er fisker 5, som har sluttet, samt fisker 8 som har vært i større ulykke. En av de eldre fiskerne bryter spontant ut: *«Det er ikke farlig!!!»* Selv om de ikke har vurdert å slutte så har de de alle eksempler på situasjoner der de har følt seg utrygg. Her er det to typer svar som går igjen. Det ene er at garnet setter seg fast i bunnen ved draging, og det andre er å bli overrasket av dårlig vær. Ingen av informantene sier at de har vært redd. Fisker 5 sier at han ikke har vært redd på grunn av en hendelse eller lignende, men på grunn av kroppens reaksjoner etter en hard arbeidsøkt. Fisker 8 sier at han ikke har vært redd, men heller engstelig og fått «skjelven» etterpå. Fisker 6 sier også at han ikke er redd selv, men at han tror at kona er det.

Som sagt sier statistikkene at fisker er Norges farligste yrke (Benjaminsen, 2013), og jeg ønsket å se om fiskerne hadde samme forståelse av yrkesrisikoen som det statistikken tilsier. Noen av fiskerne er enig, mens andre er uenig. Fisker 1: *«Nei det tror jeg ingenting på, både jordbruk og industri er farligere.»* Men så blir han med et usikker. *«Jeg vet ikke, kanskje stemmer det, eller kanskje er det bare tull.»* Fisker 2 svarer at han ikke vet. Da spør jeg om han tror det er farligere å være fisker enn å være bonde eller oljearbeider, men det tror han ikke. Fisker 4 drar på det. *«Tror...»* Han avbryter seg selv og sier: *«Nei det er ikke det. Jeg føler det ikke sånn.»* Fisker 5 sier at han kjenner til statistikkene på dette, men at han ikke kjenner seg igjen i beskrivelsen og tror det er like mange ulykker i f.eks. bygge bransjen. De yngre fiskerne er mer enig at det er Norges farligste yrket, men at dette er noe man ikke kan gå rundt å tenke på. Fisker 8 sier derimot at dette faktisk er noe han tenker på.

Selv om ikke alle synes at dette er Norges farligste yrke har alle en formening om hva som utgjør størst risiko i dette yrket. Svaret som gjentar seg et at man er alene. Man har liten mulighet til å få hjelp hvis noe skulle skje. Så kommer de med ulike eksempler på at man setter fast i garn og blir dratt over bord. Hvis kniven glipper og man skader seg stygt. Fall

over bord blir også nevnt. En sier at det farligste med å være alenefisker er å komme seg om bord i båten. Han må ro om bord i all slags vind og vær, har ikke fast kaiplass. Fisker 1 sier det er mange farer, men fall over bord eller å sette seg fast med garnet i bunnen er det farligste. Han nevner også faren for brann når man sover, og sier at han vet om flere som har sovnet fra steikepanna.

Har fiskerne vært utsatt for ulykker i yrkeskarrieren? Den eldste fiskeren sier nei, han har aldri vært utsatt for en mindre ulykke, men så snakker vi litt videre om hva som menes med ulykker. Han sier da at han både har hatt mindre klemskader, kutt og fall. Slått hull i hodet o.l. Men har aldri måtte oppsøke legehjelp i ettertid, ikke som alenefisker, men har måtte det etter arbeidsulykke på større fartøy. På meg virker det som at fall, kutt og klemskader ikke blir sett på som ulykker av denne informanten. Fisker 2 sier noe av det samme. Han svarer nei først, men etter hvert som jeg kommer med eksempler på små ulykker så sier han at han har hatt sånne små hendelser som fall. Det samme gjentar seg på nytt. Fisker 6 spør meg hva jeg mener med mindre ulykker. Jeg svarer f.eks. kutt, fall eller klemskader. «Å ja, sånt ser jeg ikke på som ulykker». Han ler og sier han må da endre svaret sitt til ja. Jeg får positivt svar på mindre ulykker hos halvparten av informantene, der tre av dem i utgangspunktet svarte nei, men endret til ja etter hvert som vi snakket om det og jeg kom med eksempler. Kun en av informantene sier at han har vært utsatt for en større hendelse som har gjort at han har måtte oppsøke medisinsk hjelp og ble sykemeldt i lang tid etterpå. Små ulykker og uønskede hendelser kan skje, men forventer alenefiskerne å bli utsatt for farlige situasjon eller bli skadd? Halvparten av fiskerne forventer å oppleve farlige situasjoner, mens kun to av dem forventer at de kan bli skadd. Fisker 6 sier: «Forventer og forventer. Det er jo en del av gamet. Man vet jo at andre er blitt skadd så det er jo ikke usannsynlig. Men jeg tror det er litt som i samfunnet ellers, man forventer jo ikke å bli skadd eller havne i en bilulykke, men det kan jo skje».

For meg som hadde lest statistikker og oversikt over ulykker i den norske fiskeflåten var det også viktig å vite noe om hvorfor fiskerne tror det skjer ulykker. Den eldste fiskeren sier at ulykker oppstår når fiskeren tar for store sjanser, trosser vær og vind, har overlast o.l. At man ikke tar hensyn til båtens yteevne. Sløvhet, uforsiktighet blir også nevnt, at man slurver i arbeidet sitt, blir unøyaktig. Fisker 4 synes dette er et vanskelig spørsmål å svare på: «Ulykker skjer jo overalt, man kan falle hjemme på gulvet å brette beinet». Fisker 3 tror ulykker skjer fordi det blir så rutinepreget at man går på autopilot, og at man dermed ikke tenker på hva det

er man faktisk gjør, og dermed blir man sløv. Fisker 5 sier at ulykker skjer som en kombinasjon av for lite hvile og søvn, det er ingen som passe båten når man må sove. Man kan da sovne på uheldige tidspunkt. Den yngste fiskeren tror det er mange ulykker på grunn av dårlige båter: «*Mange båter burde ikke fått lov å drive videre*». Han tror også at dårlige holdninger kan være med å at det skjer ulykker og at de eldste fiskerne er dårligst til å tenke sikkerhet: «*I trafikken sier de at de unge er farligst, men på havet er det motsatt. Der er gamlingene verst*». Fisker 8 sier at det er så mange arbeidsoppgaver som skal gjøres parallelt, og at man har bare to hender og rekker dermed ikke overalt. Han tror også at når myndighetene åpner for «fritt fiske» så vil det oppstå flere ulykker. Det første han tenkte forrige vinter da det ble åpnet for fritt fiske var at nå er det mange som kan komme til å omkomme fordi de ville ta unødige sjanser. Han sier at dette var hans første tanke, ikke tanken på ekstra inntekt. Været var heldigvis godt denne perioden og han tror derfor mange ulykker var unngått.

På vann som på land kan man blir påvirket når man hører om ulykker, og jeg ønsket å finne ut om alenefiskerne påvirkes av andres ulykker. Mange av fiskerne sier at hvis de hører om en ulykke som har skjedd så lurere de på hva som har skjedd, hva årsaken til ulykken kan være. «*Man får seg en tankevekker.*» Fisker 9. Den yngste oppgir at han ønsker å lære av slike ulykker med tanke på båten sin. Er det feil eller svakheter som han får høre om så vil han sjekke det opp mot sin egen båt. Er det en fare for at det samme kan skje med han? Det virker som fiskerne er veldig opptatt av å få informasjon om ulykker. De følger med og er opptatt av det. En annen sier at hvis han får vite hva som er skjedd så kan han vurdere det opp mot sin egen jobbsituasjon, og se om han bør gjøre noen endringer. De fleste oppgir at etter at det har vært en ulykke så blir man mer skjerpet. Den eldste fiskeren sier: «*Jeg blir mer observant etter en større ulykke, blir flinkere å bruke line og redningsvest*», men så smiler han og sier: «*Men det glir over etter hvert*». Flere av fiskerne forteller det samme. De blir flinkere å bruke utstyr og blir mer skjerpet, men at dette har en korttids effekt. Fisker 5 forteller at han en gang opplevde han å bli en del av en leteaksjon etter en fisker som var falt over bord. Det gjorde inntrykk.

Når man har en arbeidsplass som innebærer en viss risiko, så har man også egne måter å redusere eller håndtere risikoen. Fiskerne har risikoreducerende tiltak som å bruke sikkerhetsline, men også noen mer uformelle måter å håndtere risiko. Jeg spurte fiskerne hva de gjør for å føle seg sikker om bord. Noen svarer at de har sikkerhetsutstyr og bruker det.

Flere sier at de har utarbeidet en egen rutine om bord, med tanke på plassering av utstyr osv. Alt har sin faste plass og man prøver å unngå å snuble. «*For å holde meg sikker om bord så holder jeg meg innenfor rekka*» sier fisker 4 mens han ler godt. «*Man har jo sikkerhetsline eller «hoinnbainn» (hundebånd) som vi kaller det.*» Jeg spør om han bruker lina, og han sier at det skjer, men det er sjeldent. En annen forteller at han har gått på flere kurs via forsikringsselskapet sitt mens en annen har fått bygget litt om på båten. I tillegg prøver han å ikke stresse og velger helle å ta en tur ekstra enn å fylle båten til rands. I hovedsak ser jeg to hovedfokus her, der det ene går på rutiner. Ha gode rutiner for arbeidet, og det andre er utstyr av ymse slag. Overlevingsdrakt og line blir nevnt. Noen sier at de bruker linen hele tiden, mens andre bare bruker den ved spesielle situasjoner som ved dårlig vær om vinteren. Fiskerne gjør også ulike ting for å unngår farlige situasjoner. Bruk av line under arbeid på dekk, ha kontroll på ovnen før man legger seg til å sove. Flere har innarbeidet et «regelverk» for hvordan man skal ha det om bord i forhold til utstyr. Ting har sin faste plass. Rutiner nevner mange som en god leveregel. Den yngste sier at han alltid prøver å ha minst mulig på dekk for å unngå å snuble, også fokuserer han mye på sikkerhet. Unngå å ta unødige sjanser blir også nevnt av flere. Ikke trosse været, og ikke bli for grisk. Det er også viktig å se om det finnes noen andre måter fiskerne handler for å føle seg trygg. Den eldste fiskeren forteller at han har en «kameratbåt» som han har jevnlig kontakt med. De passer på hverandre, og hvis den ene f.eks. blir ute lenge uten å gi lyd fra seg så ringer den andre for å høre om alt er ok. Også når de skal ut å fiske andre steder enn i sin lokale fjord så samarbeider de også på en måte. De går gjerne flere båter sammen, oppholder seg i samme området, ligger ved siden av hverandre om natta osv. Dette er både med tanke på sikkerhet men også for det sosiale. Dette svaret får jeg også fra andre, uansett alder. De har en eller flere kompisbåter som holder kontakten jevnlig, både på land og på vann. Fisker 5 svarer at han kun samarbeidet med andre på land og når det var snakk om hvor man skulle sette garn.

Alle fiskerne som jeg har snakket med har arbeidserfaring fra andre fartøystyper, og jeg ville at de skulle vurdere alenefisker mot det å være ansatt på en større båt. Alle ti er enige. Det er farligere å være alenefisker enn å jobbe på en større båt. Den eldste fiskeren sier at han har jobbet både alene og om bord båter der de har vært mange, så han sier at han kjenner godt til begge deler og at det helt klart er farligst å være alene. På en stor båt er det mulig å få hjelp hvis noe skjer, det er mer kunnskap, folk som eventuelt kan sy. Når man er alene må man huske på alt selv, på et stor båt med mannskap er det skipper som sitter med ansvaret for at alt av regler og lover blir fulgt opp. Er man alenefisker så må man ta den biten selv. En annen

sier at det er mindre risiko å jobbe på stor båt. På større båter er det ordna HMS forhold, bedre rutiner og orden i båten. Han tror det skjer færre ulykker på store båter, men at de er mer fatal. Fordi det er tynge ting som kan falle ned osv. Alle er enig om at det er stor forskjell på alenefisking og arbeid på større fartøy. Noen eksempler er at det er tryggere på større båt. Andre som passer på. En fisker sier at når man er alene så er man alene. Det er ingen hjelp å få hvis noe skulle skje. Det er heller ingen som passer på deg, og ingen som sier ifra hvis du gjør noe feil. Det er heller ingen kaptein eller rederi som passer på at alle papirer er i orden, at utstyret er sjekket osv. Man må gjøre alt selv. Om bord større båter som har mannskap på 8-9 så jobber man sjeldent alene, man er alltid flere som er tilstede på dekk samtidig. Den yngste fiskeren mener også at større båt er tryggere når det gjelder vær og vind. Men også i store båter er det usunne rutiner.

5.2 Hvordan forholder alenefiskeren seg til lovpålagte krav?

I dette kapitlet vil jeg først innlede med å se på hvordan fiskerne har svart på spørsmålene som har vært knyttet til endringer i sikkerhetsfokus samt motivasjonsfaktorer, før jeg ser nærmere på lovpålagte krav. I følge fiskerne selv så har det vært store endringer i sikkerhetsfokus. Den eldste fiskeren har vært alenefisker lengst. Da han startet i fiskeryrket som 14-15 åring var det ingenting som het sikkerhetsfokus. Derfor synes han at endringene har vært store. «*Det er som natt og dag*». Fisker 4 sier: «*Dette var noe det aldri ble snakket om før*». Alle de eldre fiskerne har samme erfaring så derfor er det jo interessant å se på hva de yngre fiskerne svarte på dette. De yngre fiskerne sier det samme. Fisker 3 forteller at han har vært alenefisker i 8 år, og på de 8 årene har det vært store forandringer og man har merket at fokuset fra myndighetene har økt. Så det kan virke som at uansett hvor lenge man har jobbet som alenefisker så har man merket endringer på fokuset på sikkerhet. Å ha en motiverende faktor kan også være viktig når man skal tenke på sikkerhet. Dette har også en del av fiskerne. Fisker 4 sier at han ikke har noen motivasjonsfaktor. Alle de andre svarer for familiens trygghetsfølelse, en svarer en kombinasjon trygghet for seg selv og for familien. «*Familien hjemme må føle at jeg er trygg når jeg er om bord*» sier fisker 2. «*Viktig at de hjemme vet at båten er så trygg som den kan få blitt*» fisker 7, som også er den yngste i mitt utvalg. «*Man har jo en familie som man gjerne vil komme hjem til*» forteller fisker 3. Faren for å bli tatt i uanmeldt kontroll er det ingen som nevner. Jeg spurte også noen av dem om det er noe de er redde for, eller tenkte på i denne forbindelsen, men det var det altså ikke. De

fleste svarer familien eller kona er de som påvirker dem. Fisker 3 oppgir forsikringsselskapet som den eneste som påvirker han, og fisker 5 har forsikringsselskapet som en av de tingene som påvirker. «*Det er ikke uvanlig at jeg får noe sikkerhets relatert til båten i gave til både jul og bursdag*», forteller fisker 1. Han sier samtidig at han har en bror som alltid kommentere det når han ikke har redningsvest på seg. Forsikringsselskapet Troms Trygd blir også nevnt. «*De avholder årlige møter om sikkerhet.*» sier fisker 3, og legger til at uten disse møtene ville han ikke vært like bevist. Fisker 2 forteller at han har vært på sjøen fra han fra 14 år så han er vant med å tenke sikkerhet i alt han gjør, og ingen påvirker han.

Som vist i kapitel 2.2 er det mange lover og regler fiskerne må forholde seg til, og jeg har valgt ut et par konkrete ting som jeg følte det var nødvendig å spørre de om. Det første omhandlet den pålagte skriftlig risikovurdering. Den yngste forteller at han hadde gjort det en gang. De andre har svart at de ikke følger opp dette. På spørsmål om hvorfor de ikke gjør det skriftlig får jeg som svar at man er ikke vant med å gjøre det skriftlig, en sier at han har så lite driftstid at han ikke ser hensikten i at han skal gjøre det, mens flere av de andre sier at de gjør vurderingen, men ikke skriftlig. «*Jeg vurderer jo risikoen hele tiden så jeg ser egentlig ikke nytten av at jeg skal måtte skrive det ned.*» Fisker 6

Så snakket jeg med informantene om dette med at en fisker har mange roller, både økonomisjef og HMS sjef, og forholdet mellom sikkerhet og økonomi. Hvordan de vil si at sikkerhetsfokus er i forhold til økonomi. Her deler fiskerne seg i to. Den ene halvparten setter økonomi først, mens den andre setter sikkerhet først. Finner ingen sammenheng med alder på dette spørsmålet. «*Sikkerhet er viktigst av alt*» sier fisker 2 mens fisker 6 sier: «*Det er nesten litt synd å si det, men jeg setter økonomi foran sikkerhet*». Den yngste fiskeren sier at han prioriterer å ha båten i orden. «*Disse utgiftene må man bare prioritere.*» Den eldste fiskeren sier at han prioriterer jo begge deler, men at økonomi kanskje kommer hakket over sikkerhet. Så med andre ord er det litt varierende hva som settes først.

Kravet om sikkerhetsstyringssystem som ligger i lov om skipssikkerhet. Jeg ville finne ut hvorvidt fiskerne kjenner til denne loven, og om det på noen måter påvirker dem. Den yngste fiskeren forteller at han har en sånn perm som han fikk fra forsikringsselskapet, men han bruker den ikke. Den eldste fiskeren har hørt om sikkerhetsstyringssystemet fra Norges Fiskarlag men siden han ikke er medlem så er det for dyrt å kjøpe, og sikkert enda dyrere å skulle følge opp alt som står der. Alle fiskerne har hørt om sikkerhetsstyringssystemer samt disse permene man kan kjøpe eller få fra forsikringsselskap. Fisker 4 forteller: «*Jeg har fått*

en sånn perm fra Tromsrygd. Den ligger der borte.» sier han og peker på et skap i stua si. «Jeg bruker den ikke. Det nytter ikke å komme med en sånn perm til en snart 70 år gammel mann som har jobbet hele livet på havet.» Han tror kanskje slike permer er nyttig for de som bruker den. «Men ikke for oss gamlinger.» Jeg finner heller ikke noe spor av at de yngre er flinkere til å bruke disse permene. Seks av de ti har en perm av et eller annet slag, men kun en av dem bruker den. Den eneste som har hatt permen i bruk er den informanten som har sluttet som fisker, han brukte den delen som gikk på vedlikehold. På spørsmål hvorfor de ikke bruker den så er svarene: «Det er jo bare en bunke med papirer!» Fisker 10. Noen har sitt eget system og ser ikke nytten i å bruke et annet system når det man har fungerer. Flere er ikke vant med det. Alle tror at dette er nyttig selv om de ikke bruker det selv. «Det er nok nyttig, men ikke nyttig for meg.» sier fisker 8. Han har ikke en slik perm, men har bladd i gjennom ved en anledning.

Regelverk for utstyr har vært til revidering, og 01012014 kom det nye krav til utstyr om bord. Dette kjenner de fleste til, kun en av fiskerne har ikke fått det med seg. Flertallet av fiskerne føler at de får nok informasjon fra myndighetene når det gjelder sikkerhet og endring av lovverk. Fisker 2 føler at han får for mye informasjon. Mens fisker 3 føler at han ikke får nok informasjon. «Jeg må stort sett lete opp informasjonen selv». Fisker 4 forteller at forsikringsselskapet er flink til å sende ut informasjon om endringer i posten, og det oppleves nesten som det kommer hver eneste uke i enkelte perioder. Fisker 8 spør hva jeg mener med myndighetene: «Jeg får informasjon fra Troms Trygd som er forsikringsselskapet mitt. De er dyre, men flinke».

Jeg ønsket også å vite om de faktisk har alt lovpålagt utstyr. 8 av de 9 spurte svarte nei, den ene som sier ja er han som ikke kjenner til de nye kravene. Noen mangler stabilitetsberegning, ny flåte etter nye krav, noen mangler et brannslukningsapparat. Flere påpeker at det er lang frist på å skaffe alt det nye og derfor har de ikke gjort det. Noen sier de mangler flere småting, mens fisker 4 innrømmer at han mangler en god del. Han sier at det kommer til å koste veldig mye å få ordnet alt dette. Hvis han blir stoppet i kontroll og får påbud om utbedringer så kommer han til å slutte som fisker. Fisker 6 forteller at det handler ofte om økonomi, når jeg spør hvorfor han ikke har det utstyret som er lovpålagt. Sikkerhetsutstyr er dyrt og blir dermed bortprioritert. I alle fall hvis man har det samme utstyret, men loven krever en ny modell. Fisker 2 sier at kjøpte ny flåte for tre år siden, og nå må han kjøpe en ny: «Jeg vet jo at den jeg har fungerer, så jeg skjønner egentlig ikke hvorfor jeg skulle måtte kjøpe en ny». Vi

snakker litt videre om denne problematikken før han sier: «*Jaja, man må vel bare kjøpe ny, men det er ergerlig*». Jeg stilte også fiskerne spørsmålet om de fikk 10.000,- for å gjøre båten tryggere, hva ville de brukt de på? Den eldste ville kjøpt redningsflåte som tilfredsstillte de nye kravene. Han som har vært i ulykke ville brukt de på brannvernutstyr, fisker seks og ti ville brukt de på garnhaler, mens de fem siste har svart at de vet ikke eller at de har alt de trenger så de ville nok ikke brukt de på noe sånt

Det er ingen tvil om at det er kommet flere og flere krav til sikkerhet og utstyr som fiskerne må forholde seg til, men hva tenker de om det? Er det blitt for mange krav? Den eldste fiskeren sier nei med begrunnelsen: «*Det er mange som trenger denne påminnelsen.*», fisker 2 sier: «*Det kan ikke bli for mange krav til sikkerhet.*» Her sier tre av ni at de ikke synes det er for mange krav. De 6 andre synes det. Fisker 4 synes det er begynt å bli for mange krav. «*Det er jo begrenset hvor mye sikkerhetsutstyr man får plass til i en så liten båt*». Men med en økning i mengden lover og regler skulle man tro at det kanskje var en tydelig oppfølging av dette fra myndighetenes side. Ingen av de 10 har noen sinne hatt kontroll om bord. Den yngste sier: «*Ja det hadde jo vært enkelt for de hvis de hadde giddet å ta turen om bord for å se*».

Men det nytter ikke å ha all verdens utstyr hvis det ikke fungerer. En del utstyr skal leveres inn til kontroll ved jevne mellomrom, men fiskerne bør også selv kontrollere utstyret sitt. De fleste påpeker at de leverer inn utstyr til kontroll. Fisker 9 sier: «*Det var bra du sa det, jeg har en drakt som skulle vært inne på kontroll for lenge siden, men det er så lett å glemme av disse kontrollene oppi alt annet man skal gjøre.*» Den yngste fiskeren er den som gjør egne tester oftest. Han sier han har svært gode rutiner og tester f.eks. glidelåsen på overlevingsdrakt hver andre uke, samt at han tester den i vann en gang i halvåret. Fisker 4 sier at han tester overlevingsdrakten sin jevnlig. Han hopper i havet med den, mens fisker 2 forteller at han bare tester drakten på land. Det vil si han kler den på seg og tester glidelåsen, men han tester den ikke i vann. Den eldste fiskeren sier at han sporadisk gjør tester. F.eks. av overlevelsesdrakten og sier at han sjekker glidelås, og smører den ved behov. Men han tar den ikke på seg eller tester den i vann. Av de ni som ble spurt om dette så tester to overlevingsdrakten sin i vann, en tester den på land, mens den fjerde tester kun låsen. Resten utfører ingen egen test på f.eks. drakten og kommer heller ikke med eksempler på andre ting de tester. Det er også interessant å vite noe om fiskernes holdninger til sikkerhet endres når man opplever økt sikkerhetsfokus fra andre. Jeg har konkret spurt de om de tror de skjer noe

med holdninger når fokus fra myndighetene økes. Her svarer de fleste at de tror det skjer noe, en av de eldste svarer nei. Han tror ikke det skjer noe endringer. Man blir jo pålagt eller tvunget til å endre holdninger, mener fiskeren som har vært i ulykke. Den yngste fiskeren tror han selv endrer seg, men at mange er imot økt fokus og mer regler. Spesielt de eldre fiskerne. Hovedårsaken er økonomi tror han. Det koster f.eks. mye å utbedre båtene. Fisker 10 tror man blir mer fokusert på sikkerhet ved økt fokus fra myndighetene. Man blir mer bevisst, og holdningen blir bedre. Men har økt fokus noen effekt? Vil det gjøre det tryggere å være fisker? «*Mye medieomtale gjør det tryggere fordi man blir mer oppmerksom også blir man strengere med seg selv når man leser om det*» sier den eldste fiskeren. Han som har vært i ulykke sier at det kommer jo frem nye ting gjennom media som han tror han ellers ikke ville fått med seg. Men ikke alle er enig. «*Nei det tror jeg ikke, været er jo f.eks. like dårlig selv om det står om sikkerhet hos fiskere i avisa*». Fisker 9.

6 Diskusjon

I dette kapitlet skal jeg forsøke å koble sammen teoretisk rammeverk med de empiriske funnene jeg har gjort basert på de tre forskningsspørsmålene jeg formulerte i kapittel 1.1.

6.1 Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko?

Det er forskjell på hvordan eksperter og lekfolk forstår risiko. Tradisjonelt syn på risiko gir et skille på hva som er reell, objektiv risiko i form av statistiske sannheter, og hva som er opplevd risiko (Aven et al. 2011). Det er sammenheng mellom opplevd risiko, og hvordan man forholder seg til risiko, og risiko oppfatningen blir påvirket av både individuelle og kulturelle forhold (Boyesen,2003).

Ifølge tall og statistikker så er det svært farlig å være fisker (Aasjord et al. 2012). Mine funn viser at fiskerne ikke er enig. Så her er det en forskjell i ekspertenes tall, og hvordan fiskerne faktisk opplever risikoen. Altså en forskjell i objektiv, statistisk risiko, og subjektiv risiko. For fiskerne selv er ikke yrket deres så risikofylt som andre vil ha det til. I følge Aven et al. (2011) så skaper mennesker sin egen risikoforståelse. Og det kan man også si at fiskerne gjør. Risiko er ifølge Renn (2008) en mental modell og at mennesker responderer utfra egne erfaringer og antakelser. Fiskerne vurderer risikoen ut fra egne erfaringer. I utvalget har fisker 8 vært utsatt for en større, alvorlig ulykke der han ble sykemeldt i lang tid etter på. Når jeg ser på de svarene han har gitt på spørsmål om redsel og om man har vurdert å slutte på grunn av at det er farlig så skiller han seg fra hovedgruppen av de andre. Noe som er naturlig siden han har opplevd å falle over bord, og blitt skadd. Han har kjent farer direkte på kroppen, og vil alltid bære dette med seg videre i sitt erfaringsgrunnlag. Så personlige erfaringer påvirker hvordan man oppfatter risiko. Ifølge Håvold (2010) er fiskere som har egen erfaring fra ulykker eller neste ulykker, positiv i holdningen til lover og regelverk. Dette merket jeg ikke noe spesielt til i min undersøkelse.

9 av 10 fiskere sier at de ikke er en person som tar unødvendig risiko. De som velger å bli alenefisker er klar over farene, enten de lærer det gjennom skolegang eller egen erfaring. De som fortsetter å være fisker bør jo kjenne til det. Alle jeg har snakket med kjenner minst en som er omkommet på havet, men mange velger nok å ikke fokusere så mye på dette som omhandler farer. Risikoen for ulykker er noe det snakkes lite om når man spør fiskere om bakdeler ved yrket. Fiskerne bruker ikke tid på tenke på farer eller at jobben er farlig (Thorvaldsen, 2013:88).

På bakgrunn av mine funn vil jeg si at fiskerne ikke ser på kutt, fall, klemskader som ulykker, men som vanlige hendelser. Håvold (2010) viser jo til en undersøkelse som viser at det er stor underrapportering av ulykker i denne flåten. Knudsen og Grøn (2010) mener fiskerne har en annen mening om hva som er reelle skader, så dette støtter også opp under teorien om at de faktisk ikke ser på små ulykker og små skader som reelle hendelser. Et av spørsmålene mine omhandler også, om man har vurdert å slutte fordi det er farlig. 2 av 10 fiskere sier ja, de andre sier nei. Fisker 1 svarer: «*Det er ikke farlig!*»

Slik jeg vurderer det utfra alle svarene jeg har fått så synes flertallet av fiskerne at risikoen er lav. Selv om de aller fleste svarer at de er opptatt av sikkerhet og tenker mye på det generelt så er ikke generell tenking og praktisk handling det samme. De tenker, men handler ikke alltid deretter. Her ville det vært nyttig å gjort observasjoner av fiskerne for å se om de gjør det de sier. De sier de er opptatt av sikkerhet, men likevel er det få som gjør egne tester av utstyr. De fleste mangler noe utstyr etter dagens krav, en mangler mye, men her må det selvsagt nevnes at fristen på å anskaffe mye av dette er veldig lang, opptil flere år. De følger ikke opp alle formelle krav, og er svært dårlig på å følge opp skriftlige krav. Men dette kommer jeg tilbake til etter hvert. Flere har sikkerhetsline, men er ikke flink til å bruke den, men samtidig er de opptatt av å fortelle at de har det.

På den andre siden så er de oppdaterte på regelverk og krav fra myndighetene. De følger med på oppdateringer, og er opptatt av læring etter andres ulykker. Jeg har funnet ut at de er flinke på en uformell måte. F.eks. at de gjør risikovurderinger, men ikke gjør det på den formelle måten som er lovpålagt. I følge Thorvaldsen (2013:89) så evaluerer fiskere risiko hvis en uforventet hendelse inntreffer, og risiko evaluering er en integrert del av fiskernes måte å takle yrkesrisikoen.

Ifølge Adams (2001) har alle tilbøyelighet til å ta risiko, men dette varierer fra person til person. Tilbøyelighet påvirkes av potensiell belønning, som i dette tilfellet er fisk som igjen gir penger. Risikoen man endrer opp med å ta er en balansering/adferdstilpassning mellom risikopersepsjon, altså hvordan fiskeren oppfatter risikoen, og tilbøyeligheten til å ta risiko. Ulykker og tap er en konsekvens av å ta risiko, men å ta risiko har ikke bare negative konsekvenser, men også positive i form av belønningen. Hvis balanseringen/adferdstilpassningen er gjort riktig vil man mest sannsynlig ende opp med belønningen i form av fisk og ingen ulykker. Hvis man gjør det feil kan man ende opp med «ulykke». Selv om man gjør en riktig balansering så ha man ingen garanti for belønning.

Enkelt forklart: Alle har denne tilbøyelighet for å ta risiko. Man har en situasjon f.eks. med dårlig vær, men mye fisk. Da vurderer man om belønning er verdt risikoen basert på den kunnskapen og erfaringen man innehar.

6.1.1 Faktorer som kan påvirke risikopersepsjon

Det er flere faktorer som kan påvirke hvordan vi mennesker vurderer risiko, jeg har vurdert følgende: Dette som omhandler valg/tvang, egen kontroll, kunnskap om konsekvenser, katastrofepotensial, manglende personlig erfaring, nytteverdi, risikoen synlighet, om risikoen er menneskeskapt eller naturlig, tillitt samt om det er ny eller gammel risiko.

Er risikoen noe man har **valgt** selv, virker den mindre enn om den er påtvunget (Boysen, 2003, Ropeik og Slovic 2003). Alle fiskerne i undersøkelsen min har tidligere jobbet på andre fartøy typer som f.eks. ringnotsnurper. Flere av dem har valgt å slutte med dette, og heller gå over til alenefiske. Noen oppgir at familien er årsaken til at de er blitt alenefiskere. Det var ønsket at de skulle være mer hjemme. Den andre faktoren som har gjort at fiskerne har valgt å være alene er økonomi. Det er ikke driftsgrunnlag, kvoter for å være to. Dessuten påpeker de at båtene er så små at det blir trangt med to mann om bord. Flere nevner jo også at det ville være tryggere å være to, men at de ikke er økonomisk lønnsomt. Så kan man se på dette på to ulike måter. Fiskerne som ønsket å være mer hjemme og nærmere familien hadde jo ikke trengt å bli alenefisker. De kunne helt sikkert valgt å gjøre noe annet, men valgte å bli alenefisker. På den annen side så er det i hovedsak økonomi som tvinger de til å fiske alene. Det kan sees på som en form for indirekte tvang som i form av at man har ikke noe annet valg hvis man skal kunne leve av å være fisker.

Som vi har også sett at været er en viktig risikofaktor for fiskerne i denne undersøkelsen, og det finner man også igjen hos McDonald og Kucera (2007). Når været er dårlig må fiskeren selv gjøre en vurdering om han vil ta risikoen med å gå ut. Han må velge hvorvidt han skal utsette seg for potensielle farer.

Hvis man føler at man har **kontroll** over det som skjer så vil risikoen ikke virke så stor som der man har lite eller ingen kontroll (Ropeik og Slovic, 2003). Det er enklere å akseptere risiko hvis personlig egenskaper kan minke risikoen. Hvis man selv kan kontrollere eller påvirke kilden til risiko så vil dette ha en betydning av hvordan man vurderer risiko (Boyesen,

2003). Risiko som man selv ikke kan påvirke er farligere enn det som man kan påvirke (Haukelid, 1999). Fiskerne har stor egenkontroll over båt i forhold til vedlikehold, utstyr og egne ferdigheter. Det som er essensielt for fiskerne som de på ingen måte kan kontrollere er været. Når jeg spør de om de har en grense for hvor farlig de ønsker å ha det, så har alle en grense, og den er knyttet til den ene tingen de ikke kan kontrollere nemlig været. Fiskerne har tro på personlig ferdigheter, og gjennom ferdigheter kan de faktisk kontrollere en del risikoer. Ved å være flink på navigasjon kan de unngå farlige situasjoner. Ved å ha teknisk kunnskap om båt, stabilitet og beregning av last vil man stå bedre rustet hvis man blir overrasket av dårlig vær, så selv om man ikke kan kontrollere selve været, så kan man være forberedt på det. Vedlikeholdsarbeid av båt og utstyr kan også være en måte å få kontroll på. Så i mange tilfeller vil fiskerne kunne påvirke kilden til risiko. Gjennom egen kunnskap, vedlikehold o.l. Man kjenner også til hvilke situasjoner som kan oppstå, og man kan dermed gjøre sitt for å unngå at man havner i en uønsket situasjon. Et enkelt eksempel som den eldste fiskeren kom med er å ha kontroll på fyringsovnen når man legger seg. Rett å slett huske å skru ned varmen og ta av stekepanne. Fiskerne velger bevisst å unngå situasjoner der man ikke har kontroll eller kan kontrollere det som skjer, og da tenker jeg på dette med været. Er det dårlig vær så går de heller ikke ut for å sette garn. Dermed kan de også kontrollere risikoen, ved å la være å ta den.

Det neste punktet omhandler **konsekvenser**. Ved usikre, ukjente konsekvenser så vil man oppleve at man tar større risiko enn ved kjente konsekvenser. Det er enklere å akseptere risikoen der man kjenner konsekvensene (Boyesen, 2003). I følge Haukelid (1999) er det tre mentale filtre som kan forklare folks risikooppfattelse. Den ene er at ulykker med liten sannsynlighet, men som gir stor konsekvens oppleves mer farlig enn hverdagslige ulykker. Alle fiskerne i denne undersøkelsen kjenner til farer ved jobben sin, og at i ytterste konsekvens kan man omkomme på havet. Alle har eksempler på situasjoner der de har følt seg utrygg. Farene med at havet gir, og havet tar har eksistert gjennom alle tider, så jeg vil anta at konsekvensene er godt kjent for alle, både fiskere og andre. Alle fiskerne jeg snakket med kjenner noen som har omkommet på havet, og de fleste kjenner flere. Man vet at i verste fall kan man dø, og flere av fiskerne jeg har snakket med har opplevd mindre hendelser, men at de ofte ikke vurderer dette som ulykker. Det er hverdagslige hendelser, og som Haukelid (1999) sier så blir ikke hverdagslige ulykker sett på som like farlig.

En annen faktor som kan påvirke risikopersepsjonen er om hendelsen har potensial til å bli en **katastrofe** (Boyesen, 2003). Haukelid (1999) mener at det er de store tingene som opptar

folk, man er redde for store ulykker, mens det parakoksalt er det de små man dør av. Man frykter mer det fjerne enn det nære. Faren for mange dødsfall på samme tid vil føre til at et oppleves alvorligere enn ved få dødsfall (Boyesen, 2003). Hos denne fartøystypen vil jeg si at det er liten sannsynlighet for at mange skal omkomme samtidig siden det er snakk om fiskere som arbeider alene. Dødsulykker i den minste flåten skjer en og en, gjerne på mindre steder og er ingen offentlig trussel. Til tross for høye dødstall over lengre perioder har det ikke ført til særlig offentlig debatt om dette (Lindøe et al. 2011). Det er ingen fare for at dette kan få et katastrofe potensial på et samfunnsmessig plan. På det personlige plan er ethvert dødsfall en katastrofe for de etterlatte.

Hvis man **mangler personlig erfaring** med risikoen så vil den føles større enn om man har erfaring (Boyesen, 2003). I dette tilfellet har jeg prøvd å se etter noen tendenser om de som har mindre erfaring som alenefisker responderer annerledes enn de med mye erfaring. I utvalget har jeg en fisker i 20 årene som bare har fisket i noen år, og en som er i 70 årene. Her skiller det mange års erfaring. Jeg har sammenlignet en del av svarene de har gitt, og der finner jeg flere likheter enn ulikheter. På bakgrunn av det kan jeg si at total erfaring ikke har noe å si på hvordan fiskerne vurderer risikoen. Jeg ser derimot tendenser til at fisker 8, han som har vært utsatt for en alvorlig ulykke responderer annerledes på en del av spørsmålene. Utfra det kan det virke som at egen ulykkes erfaring kan påvirke risikopersepsjon, dette kan man knytte til Boyesens (2003) teorier om at det er en sammenheng mellom opplevd risiko, og hvordan man forholder seg til risiko.

Hvis man ikke opplever nytte eller at **nytte verdien** vil gå til noen andre så vil man oppleve risikoen som større, enn hvis man mottar fordelene selv (Boyesen, 2003, Ropeik og Slovic, 2003). Alenefiskere tar risiko for å få fisk, så den opplevde nytten går til de selv i form av penger. I den forbindelse kunne det vært interessant å sett på om fiskerne vurderer risikoen forskjellig fra en tur i dårlig vær med mye fisk mot en tur i dårlig vær med ingen fisk. Penger og økonomisk press er en grunn at noen fiskere tar snarveier det gjelder utstyr og vedlikehold (Håvold, 2010). Økonomi er en meget sentralt tema i forhold til sikkerhet hos alenefiskeren. Et av mine spørsmål går direkte på dette hvordan de setter sikkerhet opp mot økonomi. Den ene halvparten setter økonomi først, mens den andre setter sikkerhet først. En sier «*Det er nesten litt synd å si det, men jeg setter økonomi foran sikkerhet*». Den yngste fiskeren sier at han prioriterer å ha båten i orden. «*Disse utgiftene må man bare prioritere.*». Den eldste fiskeren sier at han prioriterer begge deler, men at økonomi kanskje kommer hakket over

sikkerhet. Så det er varierende hva som settes først. Målet for aktiviteten kan påvirke hva man er opptatt av, og dermed gi «feil» risikopersepsjon (Boyesen, 2003). Målet for fiskerne er å få fisk, helst så mye som mulig og det er deres primære oppgave. Her kan det være en forskjell på de som setter sikkerhet først og de som setter økonomiske forhold først. For det er på en måte ikke sikkerhet som er den primære oppgaven til fiskerne. Hvis man da er veldig fokusert på fiske så kan man glemme sikkerhetsperspektivet, og dermed kan farlige situasjoner og uønskede hendelser oppstå. Jeg spurte også fiskerne om de har alt lovpålagt sikkerhetsutstyr etter de nye kravene som kom i år. De fleste mangler noe, men en innrømmer at han mangler mye, og heller vil slutte enn å gjøre utbedringene. En forteller at det handler ofte om økonomi, når jeg spør hvorfor han mangler utstyret som er lovpålagt. Sikkerhetsutstyr er dyrt og blir dermed bortprioritert. I hvertfall hvis man har det samme utstyret fra før av, men loven krever en ny modell. At økonomi har en sentral rolle i hvordan sikkerhet blir prioritert finner man igjen i flere undersøkelser. Jeg har tidligere referert til Knudsen og Grøn (2010) og Håvold (2010) som har kommet frem til lignende svar. For fiskerne er det kanskje ikke alltid det påbudte utstyret som gjør at de føler sikker og trygg i yrket sitt. For noen er det slik at det ikke er utstyr som gir trykghetsfølelse, men helt andre ting som rutiner og samarbeid, så er det naturlig at dette er noe som blir bortprioritert ved økonomisk spørsmål. De er jo ikke redde selv om de mangler utstyr. McDonald og Kucera (2007) fant i sin undersøkelse at fiskerne syntes viktigheten av en generell holdning til arbeidssikkerhet var normen. Disse generelle holdningene ble ofte beskrevet som sunn fornuft. Spesifikke arbeidsvaner gjorde fiskerne trygge (McDonald og Kucera, 2007).

Hva er fiskernes trusler? Er de **synlig eller usynlig** og er det en umiddelbar eller langsiktig trussel? Synlige trusler oppleves som farligere enn usynlige (Boyesen, 2003). Nesten alt som truer fiskeren er knyttet til havet, vær og vind, er umiddelbare og synlige, men man kan jo aldri vite helt sikkert hvordan været vil bli, det kan endres kjapt. Fra sol til storm er det kort vei, på denne måten kan man også si at været er usynlig. Alt dette som omhandler vær vil være umiddelbare trusler. Teknisk utstyr kan også bli en trussel, både synlig og usynlig. Synlig ved umiddelbar reaksjon ved teknisk svikt, usynlig ved at teknisk feil er tilstede men ikke gir en umiddelbar reaksjon. Dermed kan den også betraktes som langsiktig. Jeg har spurt hva fiskerne anser som trusler. Og svarene jeg har fått knyttes blant annet til konkrete arbeidssituasjoner. Sette seg fast i bunnen ved garntrekk, fall over bord, knivskader, brannfarer, det å skulle ro om bord med en liten jolle. Alle disse er synlig. Selv om alle har konkrete forslag til hva som er farligst med å være alenefisker, og på situasjoner der de har

følt seg utrygg så er fiskerne ikke redd på grunn av dette. En sier at han har fått skjelven, men generelt er det lite frykt å spore. En annen type trussel, men mer en trussel i overført betydning, er økonomi. Dette tror jeg er viktig å nevne fordi det er veldig lett å glemme for vi som er utenforstående. Økonomi er noe fiskerne er svært opptatt av. Å være fisker kan være ganske ustabil til tider, og ved dårlig fiske vil man se på økonomi som en trussel. Hvis man har hatt en periode med lite fisk, lite inntekt så vil man oppfatte dette som en trussel. Uten penger kan man ikke vedlikeholde båt og utstyr, og man får heller ikke penger til å dekke vanlige utgifter som strøm og mat. Økonomi vil jeg betrakte som en usynlig trussel, med en relativt umiddelbar effekt.

Naturlig eller menneskeskapt trusler oppfattes forskjellig (Ropeik og Slovic, 2003), samt at **nye risikoer virker mer skremmende enn gamle** (Ropeik og Slovic, 2003). De fleste av risikoene som er aktuelle for fiskerne er gamle. Yrket er gammelt og havet har eksistert i alle tider, det samme har vind og vær. Ut fra egne erfaringer fra bransjen vet jeg at fiskerne er kjent med hvor det er strøm, hvor sydvesten tar eller hvor man ikke kan oppholde seg når det er kuling i sitt område. Min påstand er at farene er de samme, men rammebetingelsene har endret seg. Da f.eks. med tanke på kommersialisering og profitt tenkning. For fiskerne er det i hovedsak naturlige trusler som er aktuelle. Dette kan knyttes til havet og været, og det ser man på svarene jeg har fått i denne undersøkelsen. Man er hele tiden utsatt for påvirkninger av naturlige elementer. Ut i fra svarene jeg har fått kan jeg si at de er opptatt av været. Alle informantene jeg har snakket med har f.eks. en grense for hvor farlig de ønsker å ha det, og denne grensa omhandler for alle sammen været. Grensa er for 9 av 10 flyttbar ved større/bedre båt, og man vil trosse været i større grad. Det nevnes at de tror ulykker oppstår når fiskeren tar for store sjanser, trosser vær og vind, har overlast, og at man ikke tar hensyn til båtens yteevne. Fiskerne har naturlige trusler som primær trussel, den menneskeskapt trusselen eksisterer i form av dem selv. Man kan selvsagt diskutere hvorvidt det å sette garnet fast i bunnen er naturskapt eller menneskeskapt, men en del slike trusler eller farlige situasjoner kommer av direkte menneskelig feilhandling eller feilvurderinger. Så det som kanskje i utgangspunktet er en naturlig trussel blir mange ganger forsterket av menneskeskapt trusler i form av feilhandlinger. Økonomi er en menneskeskapt trussel, igjen i en slags overført betydning. Det med å ta større sjanser og trosse vær, er jo for å få fisk og dermed tjene penger. På grunn av at økonomi er viktig for både drift av båt og drift av hjem så er man avhengig av å få fisk for å tjene penger. Hvis det ikke hadde vært for det økonomiske perspektivet så ville ikke fiskerne gått ut i dårlig vær bare for moro skyld?

Risikoer virker større hvis en selv eller noen man kjenner kan bli offer. **Kan det skje meg?**

Dette kan være med på å forklare hvorfor statistiske sannsynligheter ofte er lite relevant og en ineffektiv form for risiko kommunikasjon (Ropeik og Slovic, 2003). Jeg spurte informantene om de forventer å bli utsatt for farlige situasjoner, fire av ti svarte ja. To av ti forventer at de vil kunne bli skadet. Mange fiskere kjenner en eller flere som har omkommet på havet.

Likevel så forventer de ikke i særlig stor grad å bli rammet av ulykker selv. Hvorfor er det slik? Det kan være at de overvurderer egne evner, mens det andre er at de har utviklet en slags overlevelses strategi. De vet at det er risiko forbundet med yrket sitt, selv om de ikke alltid vurderer det slik selv. De unngår bevisst å tenke på det, det sier jo flere av dem selv. Bye og Lamvik (2007) sier at fiskerne unngår å snakke om den faktiske risikoen som man har i dette yrket. I følge Thorvaldsen (2013) forklarer noen fiskere med uflaks og ukontrollerbare forhold som kan være en måte å fjerne årsaken til ulykken bort fra det personlige ansvaret.

I følge Aasjord et al (2012) var det 115 alenefiskere som omkom i perioden 1990 – 2012. Man trenger ikke å se på den offisielle statistikken for å skjønne at fiskerne er kjent med farene. Flere av dem har vært utsatt for mindre ulykker, selv om de kanskje ikke ser på det som ulykker selv, og som tidligere nevnt kjenner alle noen som har omkommet på havet. Underrapporteringen er stor, det er nok mange flere ulykker som skjer enn det statistikken viser (Håvold, 2010).

Forskning vise at jo mindre vi stoler på folk som er ment skal beskytte oss, jo mindre **tillit** jo mer frykt (Ropeik og Slovic, 2003). Nå er ikke noen som direkte og fysisk som skal beskytte fiskerne, men det er myndighetene som skal beskytte ved å innføre lovverk og forskrifter som er med på å gi en sikrere arbeidshverdag. Så er jo spørsmålet hvorvidt man stoler på myndighetene. Jeg har ikke spurt fiskerne direkte om tillit til myndighetene, kun om hva de tenker angående lovverk, informasjonsflyt, og krav, og om de tror de selv blir påvirket av økt sikkerhetsfokus fra myndigheter, media osv. De er litt delt, noen synes de får nok informasjon, noen får for lite. Flertallet mener at det er for mange krav til sikkerhet. Det er vanskelig å si noe konkret om tillit til myndigheter, men hvis jeg skal peke på noe utfra de svarene jeg har fått så sier jo flertallet av fiskerne at de synes det er for mange krav til sikkerhet, de har bare begrenset plass med sikkerhetsutstyr om bord. Dette kan jo tolkes som at de selv vet best hvor skoen trykker, og dermed blir myndighetenes «mas» unødvendig. På spørsmålet om deres egne holdninger blir påvirket av økt fokus fra myndighetene, media og forskning, så er det mange som tror at de selv får en litt bedre holdning.

6.2 Hvordan forholder alenefiskeren seg til lovpålagte krav?

I samfunnet er det myndigheter som kan styre sikkerhet ved å stimulere eller begrense aktiviteter. Myndighetene sitter med lovgivningsmakt og kan dermed opprette kontroll og tilsynsorganer, samt innføre straffemuligheter. For bedrifter kan f.eks. valg av utstyr være en del av sikkerhetsstyring (Aven et al. 2011).

Jeg har spurt informantene om risikovurdering, sikkerhetsstyringssystem samt litt om utstyr. Ser fiskerne nytten av formelle krav? Den yngste fiskeren tror det er mange ulykker på grunn av dårlige båter. Så her er han mer inne på de fysiske arbeidsforholdene, eller utstyr på båter. Her er han da inne på dette med mangler ved båtene som kan gå på dette med formelle krav. Båter som ikke oppfyller tekniske krav. En informant trakk jo også frem at forrige vinter ble det åpnet for fritt fiske, og han anså risikoen for ulykker til å øke. Så kanskje kan man si at ved å fjerne formelle krav, som i dette tilfellet er kvotereguleringen, så kan man skape farlige situasjoner.

De fleste fiskerne fortalte at de var opptatt av sikkerhet, og tenkte mye på det. Likevel viste det seg at de ikke var så flinke til å følge opp en del formelle kravene. For eksempel: krav om skriftlig risikovurdering. Dette hadde en fisker gjort en gang, mens de andre aldri hadde gjort det. Fiskene følger ikke opp dette kravet skriftlig. På spørsmål om hvorfor de ikke gjør det skriftlig får jeg som svar at man er ikke vant med å gjøre det skriftlig. Fisker 1 sier at han har så lite driftstid at han ikke ser hensikten i at han skal gjøre det, mens flere av de andre sier at de gjør vurderingen, men ikke skriftlig. Jeg får ingen inntrykk av at det er mangel på kunnskap som er årsak til at de ikke gjør det, men rett og slett at de ikke er vant til å skrive ting ned, og ser heller ikke nytten av å ha det nedskrevet. Gjennom intervjuene med informantene kommer det frem at mange av dem er forsikret gjennom Tromstrygd. Tromstrygd er et forsikringsselskap innen sjøforsikring, og de forsikrer fiskebåter, utstyr, fangst og mannskap. Jeg har vært i kontakt med Tromstrygd, og der har jeg fått fartøyshåndboken som de deler ut til alle medlemmene sine. Dette er en sikkerhets og vedlikeholds manual som blant annet inneholder ferdige skjemaer som man kan fylle ut som en godkjent skriftlig risikovurdering. Denne virker svært enkel å bruke, og vil kunne dekke de skriftlige kravene.

Ved å analysere en del av spørsmålene jeg stilte under intervjuene finner jeg ut at jeg har bedt dem om å gjøre en enkel risikovurdering. Først identifiserer de farer gjennom å svare på

spørsmålene: Har du eksempler på situasjoner hvor du føler deg/har følt deg utrygg. Blir du noen ganger redd? Har du for deg selv, satt en grense for hvor «farlig» du vil ha det om bord? Hva er etter din mening det farligste med å være alenefisker? Føler du at risikoen som følger med jobben som fisker er innenfor et akseptabelt nivå. Altså er det verdt det? Hvorfor er det etter din mening så mange ulykker innenfor yrket? For deretter å komme med tiltak som fjerner eller reduserer risiko, gjennom spørsmålene: Hva gjør du for å unngå farer/farlige situasjoner om bord? Hva gjør du for å føle deg sikker om bord? Tror du at du gjør noe annet enn andre fiskere med tanke på sikkerhet? Hvis du fikk 10.000,- for å gjøre båten din tryggere, hva ville du brukt de på? Jeg har jo fått svar på alle disse spørsmålene hos fiskerne som jeg har snakket med sånn at selv om de ikke gjør en skriftlig risikovurdering så er jo dette noe de alle har tenkt igjennom.

Jeg vil nå presentere hvordan fiskerne gjør uformell risikovurderinger.

Fiskerne har identifisert farer. De kommer med eksempler som at garnet setter seg fast i bunnen under dragning samt å bli overrasket av dårlig vær. Men de påpeker også at de ikke er redd. Alle har satt seg en grense for hvor farlig de ønsker å ha det om bord knyttet til været. Alle har gjort vurderinger om hva som er det farligste med å være alenefisker. Det alle nevnte er at man er alene, og dermed ikke kan få hjelp hvis noe skulle skje.

Fiskerne har også gjort vurderinger på hva de må gjøre for å unngå farlige situasjoner om bord, og for å føle seg sikker Dette er også risikovurdering. Her har de også mange eksempler. Bruk sikkerhetsline under arbeid på dekk, ha kontroll på ovnen før man legger seg til å sove, ha rutiner og egne regelverk for hvordan man skal ha det om bord i forhold til utstyr. Ting har sin faste plass. Ha ryddig båt og ha gode rutiner som leveregel. Unngå å ta unødige sjanser. Ikke trosse været, og ikke bli for grisk er andre ting som fiskerne nevner at de gjør for å unngå farlige situasjoner. «For å holde meg sikker om bord så holder jeg meg innenfor rekka» sier en mens han ler godt. «Man har jo sikkerhetsline eller «hoinnbainn» (hundebånd) som vi kaller det». Denne fiskeren innrømmer samtidig at han sjeldent bruker lina. Så her kan man jo spørre seg om bruk av utstyr som sikkerhetsline faktisk gir en trygghetsfølelse eller ikke. Det er flere som nevner dette med sikkerhetsline, men mange sier også at de ikke er flinke til å bruke den. Det er ingen som nevner myndighetenes rolle i dette med å skape trygghetsfølelse. Ingen nevner f.eks. viktigheten av å følge regelverk. Ifølge Thorvaldsen (2013) gjør fiskerne det de trenger for å føle seg trygg, dette gjør at de ikke nødvendigvis ser nytten av nye lover og regelverk.

Fiskerne i McDonalds og Kuceras (2007) undersøkelse anerkjenner viktigheten av daglige rutiner, sikkerhet for dem er en integrert del av det daglige arbeidet. I samme undersøkelsen svarte flere generell holdning til arbeidssikkerhet koblet til sunn fornuft var viktig for å holde seg trygg. Lignende funn har Thorvaldsen (2013) kommet frem til. Fiskerne kobler sunn fornuft opp mot respekt for havet. Vær og sikkerhet henger sammen. Spørsmålet om de føler at risikoen er akseptabel om handler også vurdering av risiko. Kanskje en mer helhetlig vurdering av den totale risikoen.

Jeg spurte også fiskerne om hva de ville brukt pengene på, hvis de fikk 10.000,- for å gjøre båten tryggere. Her hadde flertallet ikke noe klar formening om hva de ville brukt pengene på. Flere sa at de har alt de trenger så de ville ikke brukt pengene på noe sånt. Av de som hadde et konkret svar på dette var det to som ville brukt penger på garnhaler, en ville brukt det på brannvernutstyr, mens den siste ville kjøpt ny flåte som tilfredsstillere de nye kravene. Her føler jeg at jeg finner en slags bekreftelse på at det kanskje ikke er sikkerhetsutstyr o.l. som er det viktigste for fiskernes trygghetsfølelse. Flere av fiskerne vet at de mangler ulike ting etter dagens regelverk, men hvis de fikk 10.000,- så vet de ikke hva de skal bruke det på? Her tenker jeg at sikkerhetsutstyr og trygghet i form av utstyr kanskje blir overvurdert av andre. Det er muligens ikke utstyr som får fiskerne til å føle seg sikre om bord, og derfor er det heller ikke prioritert selv om man skulle få penger til dette formålet.

9 av 10 alenefiskere samarbeider med andre. Alle utenom en har en «kompisbåt».

Kompisbåter er nyttig både med tanke på sikkerhet, men også for det sosiale. Det gir med andre ord trygghet å være sammen med andre, og vite at man har noen som holder et øye på seg, og som vil gjøre tiltak hvis man oppdager noe unormalt hos kompisbåten. Dette gir nok en helt annen trygghetsfølelse enn det sikkerhetsutstyr vil gi. Så det å samarbeide med andre er også et tiltak for å redusere risiko. Men tilhører da en mer uformell del av sikkerhetstiltak. Både McDonalds og Kucera (2007) og Thorvaldsen (2013) har gjort lignende funn.

Jeg konkluderer med at fiskerne ikke følger opp den skriftlige biten av risikovurderingen, men det viser seg at de faktisk gjør risikovurderinger hele tiden, bare ikke på den formelle måten.

Sikkerhetsstyringsystem.

Sikkerhetsstyring er en parallell aktivitet til det som er bedriftens normale aktivitet. Viktig i sikkerhetsstyringsprosessen er å finne virkemidler, løsninger og tiltak som er best mulig med tanke på ulike ting f.eks. sikkerhet og økonomi. Sikkerhetsstyring må være en integrert del av

prosessene både i planlegging og prosjekteringsarbeid samt under daglig drift (Aven et al. 2011:67).

Krav om sikkerhetsstyringssystem finner man i loven om skipssikkerhet. Systemet skal være dokumenterbart og verifiserbart. I loven står det også at sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon skal tilpasses hvert enkelt rederis behov (Lov om skipssikkerhet, 2007). Jeg spurte informantene om det kjenner til kravet om sikkerhetsstyringssystem, om det har det, om de tror det kan være nyttig. Flere av fiskerne forteller at de har en perm de har fått fra forsikringsselskapet, men de bruker den ikke. Alle kjenner til sikkerhetsstyringssystemer og ulike typer permer. Seks av de ti har en perm av et eller annet slag, men kun en har brukt deler av den. Fisker 4: *«Jeg har fått en sånn perm fra Tromstrygd. Den ligger der borte.»* sier han og peker på et skap i stua si. *«Jeg bruker den ikke. Det nytter ikke å komme med en sånn perm til en snart 70 år gammel mann som har jobbet hele livet på havet.»* Han tror kanskje slike permer er nyttig for de som bruker den. Noen bruker det ikke fordi de har eget system og ser ikke nytten i å bruke et annet system når det man har fungerer. To sier de ikke er vant med det. De fleste tror at dette er nyttig selv om de ikke bruker det selv. Det er ingen krav om å bruke en ferdig perm, men det er et krav at man må gjøre dette skriftlig. Det er enkelt å bruke en ferdig perm som tilfredsstillt kravene fra myndighetene, men fiskerne bruke de som nevnt ikke. Jeg har forsøkt å finne frem til hva et sikkerhetsstyringssystem konkret skal inneholde, ifølge tilbakemeldingen fra Sjøfartsdirektoratet så jobbes for tiden med å utarbeide en forskrift som utdyper hva som skal være gjeldende, men denne forskriften er ikke ferdig. De ønsket heller ikke å oppgi hva de tror forskriften som kommer vil inneholde. Det betyr at det ikke finnes en forskrift med spesifikasjoner om hva et sikkerhetsstyringssystem skal inneholde, det er opptil hvert enkelt rederi å bestemme innholdet i eget system. Men de må forholde seg til de generelle bestemmelsene i loven om skipssikkerhet. Ifølge Sjøfartsdirektoratet vil det også utarbeides veiledninger slik at det vil bli enkelt å forstå hva som skal til for å tilfredsstille kravene. Sjøfartsdirektoratet har ingen reelle sanksjonsmuligheter, det eneste de kan gjøre er å oppfordre til å ha et sikkerhetsstyringssystem. Å se nærmere på dette er vanskelig når fiskerne skal bestemme selv hva eget sikkerhetsstyringssystem skal inneholde. Det er naturlig at risikovurderingen skal høre til under sikkerhetsstyringssystemet. Rutiner for vedlikehold, beredskapsplaner eller rutiner for egne øvelser, samt egenkontroll av utstyr tenker jeg også vil være naturlig å ha med i sikkerhetsstyringssystem.

Alenefiskerne dokumenterer ikke tingene de gjør skriftlig. Det er uvant å skulle skrive tingene ned, og de ser ikke poenget med det. Jeg tror også at dette kravet til sikkerhetsstyringssystem er vanskelig for fiskerne å få til nettopp fordi det ikke finnes noen bestemmelser om innhold. Nå kan man jo spørre seg om de ville ha gjort mer ut av det hvis forskriftene hadde eksistert i dag, men det er vanskelig å svare på. Når det heller ikke finnes noen form for sanksjonsmuligheter fra myndighetene kan jeg forstå at fiskerne ikke lager seg et sikkerhetsstyringssystem. Når riset bak speilet mangler, så vil mange nok legge sikkerhetsstyringssystemet langt ned på lista i en hektisk hverdag. Det virker som at det for fiskerne er vanskelig og komplisert å forholde seg til kravene på den skriftlige måten. Jeg tror at de kanskje ikke vil sette seg inn i alt, for hvis de ikke vet om det så kan de heller ikke gjøre noe med det. Her tror jeg økonomi er et sentralt tema. Som den eldste fiskeren sa så er systemet f.eks. fra Norges Fiskarlag dyrt å kjøpe i utgangspunktet for han som ikke er medlem, og enda dyrere å skulle følge opp alt som står der. Kanskje det er et økonomisk spørsmål. Eller at man unngår dette for å slippe å ta innover seg feil og mangler båten har. Ved at man har det svart på hvitt, at man får det dokumentert, så får man kanskje større press på seg for å gjøre noe med problemet. Hvis problemet ikke er dokumentert så eksisterer det heller ikke?

I følge Sjøfartsdirektoratet (2014a) stilles det spørsmål om regelverket er tilstrekkelig for å kunne påvirke sikkerhetskulturen i denne bransjen. Det mener jeg også bør vurderes. Ingen fiskere i denne undersøkelsen blir påvirket til å tenke sikkerhet av regelverk og krav.

6.3 Vil økt sikkerhetsfokus føre til risikokompensasjon?

Meningen med å innføre sikkerhetstiltak, lovverk og regler er å gjøre det tryggere. Men er man sikker på at disse endringen vil gi riktig effekt? Er man sikker på at økte tiltak vi gjøre ting tryggere og mindre farlig? Risikokompensasjon går enkelt forklart ut på at mennesker kompenserer ved økt følelse av sikkerhet, med å ta større sjanser. Tiltaket med sikring er ment positivt, men kan få negative konsekvenser (Aven et al. 2011).

Ulykker og skader oppstå som konsekvens av individuelle handlinger, og man utviklet tre strategier. Overtalelse, lovendring og automatisk beskyttelse gjennom produktdesign (Hedlund, 2000). Det er vanskelig å overtale fiskerne til å bli bedre på sikkerhet, det er vanskelig å utvikle produkter som gir de automatisk komplett beskyttelse, og som jeg allerede har sett så er det vanskelig å få de til å følge opp lovkrav.

For fiskerne i denne undersøkelsen er enig i at det har vært en voldsom endring på fokus på sikkerhet. Til og med de som bare har jobbet som alenefisker i noen år merker endringene. Men når det gjelder dette så er det litt vanskelig å forstå om de mener om fokuset består i økt mengde med regler og lover, eller bare et generelt økt fokus. For hos noen kan man nesten tolke det som at økt fokus betyr økt regelverk og krav. For de eldre fiskerne har jo endringene generelt samt endringene i forhold til krav vært store. Hvis man forholder seg til en teori om at farene er de samme som de alltid har vært, mens fokus på sikkerhet har økt, båter og utstyr er blitt bedre kan man se etter spor av teorien til Hedlund om man kompenseres med å ta større sjanser. Bevisst eller ubevisst. Den bevisste delen kan vi jo se tydelige spor av i spørsmålet om de tror bedre båter og utstyr fører til at man tar større sjanser. Her sier de fleste ja. Jeg har også spurt de om de tror økt sikkerhetsfokus fra media, gjennom forskning og fra myndigheter gjør at det er tryggere å være fisker. På dette svarte flertallet ja. Så hva kan dette føre til? Er det fare for risikokompensasjon?

Hedlund (2000:87) mener det viktigste med risikokompensasjoner er ikke om det skjer. Det er viktigere å vite når og i hvor stor grad det skjer samt mulige konsekvenser som kan oppstå som en effekt av dette.

Hedlund (2000:87) kommer med fire faktorer som er ment som en generell veiledning man kan bruke når man vil undersøke sannsynligheten for at risikokompensasjon som en respons på sikkerhetstiltak vil oppstå. De fire faktorene er: synlighet, påvirkning, motivasjon og kontroll.

Til hver av de ulike faktorene er det ifølge Hedlund (2000:88) knyttet en betingelse som må oppfylles for at det skal oppstå risikokompensasjon. Det som danner grunnlaget for vurderingen av sannsynligheten for risikokompensasjon er hvor stor grad hver enkelt betingelse blir oppfylt. Hedlund (2000) bruker i sin artikkel ordet «rule», dette har jeg oversatt med «regel».

Den første faktoren er **synlighet** av endringene som følge av sikkerhetstiltakene.

Sikkerhetstiltak i form av lovverk kan ifølge Hedlund (2000:87) være både synlig og usynlig avhengig grad av kjennskap til det. Hvis man ikke vet at sikkerhetstiltakene eksisterer så vil man heller ikke kompensere for det. Jeg spurte fiskerne om de kjenner til de nye reglene for sikkerhetsutstyr som kom 01.01.14. Det gjør 8 av 9. Det virker som de generelt kjenner til kravene som settes til de f.eks. fra myndighetene selv om noe synes det er i overkant mange krav. Siden alle også kjenner til at det skal gjøres skriftlig risikovurdering samt ha

sikkerhetsstyringssystem så antar jeg utfra dette at lovverk er synlig for de aller fleste av de. Flere av fiskerne får jevnlig informasjon om oppdateringer fra forsikringsselskapet de har, og det virker som de fleste svarer at egne holdninger blir skjerpet ved økt sikkerhetsfokus fra andre. Hedlunds (2000) første regel går på synlighet. Hvis man ikke vet at sikkerhetstiltakene eller lovene eksisterer så vil man ikke kompensere fordi man ikke kan kompensere for noe man ikke vet om. 8 av 9 fiskere kjenner til lovendringer, og alle kjenner til regler som går på risikovurdering og sikkerhetsstyringssystem. Det er vanskelig per i dag å gi en konkret konklusjon når det gjelder det nye lovverket og endringene som kom 01.01.2014 siden mange har fått lange frister på å skaffe/utbedre båter og utstyr. Men synlighet av loven er god, det samme vil jeg si andre regler og krav er for det virker som fiskerne får det med seg.

Den andre faktoren handler om hvorvidt sikkerhetstiltakene som gjøres vil ha **effekt** på den det gjelder. Her snakker man om både psykisk og fysisk påvirkning. Den psykiske påvirkningen er vanskelig å måle, men den fysiske vil være enklere å oppdage (Hedlund, 2000). Risikopersepsjon er ifølge Hedlund (2000) en viktig bit av påvirkningsfaktoren. Får dette fiskere til føle seg tryggere, eller at risikoen er blitt eliminert? Eller har sikkerhetstiltakene liten effekt på eget risikosyn fordi man i utgangspunktet ikke følte at dette var noe risiko. Det første spørsmålet man må stille er om man i utgangspunktet føler at dette er en risiko. Hvis jeg skal basere meg på svarene jeg har fått så synes ikke fiskerne at yrket er så veldig farlig. Dermed kan sikkerhetstiltakene ha liten effekt.

Hvis en tenker tilbake på da noen av fiskerne jeg har snakket med startet i yrket så har den fysiske utformingen av båtene endret seg, utstyr har endret seg radikalt både sikkerhetsutstyr og annet. Endringene som kom 01.01.14 fører ikke med seg ny fysisk respons annet enn visuelt. Av utstyr som finnes så vil f.eks. autopiloten gi tilbakemelding fysisk via lyd hvis man kommer ut av kurs. Det vil nok muligens annet moderne utstyr også gjøre.

Flytevest er ikke påbudt å bruke, men å ha om bord. Hvis denne var påbudt ville det nok gitt ubehag under arbeid, samt gjøre ting vanskeligere. Kanskje til og med farligere ved at en vest lett kan sette seg fast og blåses opp på et ugunstig tidspunkt. Vanlige arbeidsklær med innebygde flyteelementer vil være et bedre alternativ. Sikkerhetsline er også noe som vil føre til ubehag og vanskelig gjøring av arbeid på dekk. Det er ikke lovpålagt å bruke line, men anbefalt. Ved noen arbeidssituasjoner (sette garn) kan linen være ubehagelig å bruke. Høyden på rekkverk er og en fysisk barriere som nok for noen kan oppleves som noe som vanskeliggjør arbeidet. Ellers sier en av fiskerne at det følger irritasjon med når det kommer

nye krav og endringer. F.eks. knyttet til ny redningsflåte. Den han kjøpte for tre år siden mener han fungerer fint, men nå må han kjøpe ny fordi det har kommet nye krav. Her er det irritasjon knyttet til økonomi, man er irritert fordi man må bruke penger på noe man anser som unødvendig, side man allerede har det. Jeg tror på bakgrunn av intervjuene med fiskerne at selve lovverket ikke får de til å føle seg sikrere, men det økte fokuset som er kommet de siste årene, kan være med på å gi en trygghetsfølelse basert på sin egen bevissthet. Så hvis vi da ser på regelen til Hedlund (2000:87) kan man da si noe konkret om påvirkning. Basert på de svarene jeg har fått så er det lite fysisk påvirkning og lite psykisk. Jeg har ikke fått inntrykk av at dette med lover og regler er noe som fiskerne bryr seg så veldig mye om, annet enn når det gjelder økonomi. Ifølge Thorvaldsen (2013) gjør fiskerne det de trenger for å føle seg trygg, dette gjør at de ikke nødvendigvis ser nytten av nye lover og regelverk.

Motivasjon er den tredje faktoren som kan føre til risikokompensasjon ifølge Hedlund (2000). Hva er det som påvirker mennesket oppførsel, og hva er det som motiverer under denne handlingen? Hvis man er motivert til å endre sitt atferdsmønster kan man gjerne kompensere. Hvis det ikke finnes noen bakenforliggende motivasjon, vil man ikke kompensere. Hvis en ikke har en grunn til å endre atferd, vil man heller ikke kompensere for sikkerhetstiltakene (Hedlund 2000:88). For å finne svar på om fiskerne har en bakenforliggende motivasjonsfaktor så har jeg spurt dem om de har noe som motiverer de til å tenke på sikkerhet. Her svarer fisker 4 at han ikke har noen motivasjonsfaktor. De andre svarer for familiens trygghetsfølelse, en svarer en kombinasjon trygghet for seg selv og for familien. «*Man har jo en familie som man gjerne vil komme hjem til*» Fisker 3. Fiskerne har flere grunner til å tenke på sikkerhet. Både sikkerhet for seg selv, og familiens trygghetsfølelse. Men de er ikke opptatt av faren for å bli tatt i kontroll på grunn av manglende utstyr eller andre mangler iht. Gjeldene lovverk.

Kontroll er den siste faktoren som påvirker sannsynligheten for risikokompensasjon. Hvor mye kontrollerer man situasjonen? Kan man endre atferd hvis en ønsker? Hvis atferd er tett kontrollert, vil de ikke kunne kompensere for sikkerhetstiltakene (Hedlund, 2000:88). Fiskerne i denne undersøkelsen har aldri hatt uanmeldt kontroll. Men de har jo en del utstyr som skal leveres inn på jevnlig kontroll. Fisker er kanskje et av Norges frieste yrke og jeg tror man i stor grad kan kontrollere og tilpasse sin egen hverdag. Men man har jo visse rammebetingelser man må forholde seg til. Dette i form av krav, lovverk, kvoteregulering osv. Man er også pliktig til å utføre interkontroll, og dette skal dokumenteres skriftlig. Det er

også påkrevd at man leverer inn utstyr til eksternkontroll ved jevne mellomrom. Jeg har spurt fiskeren om de synes det er enkelt for myndighetene å kontrollere at de har alt i orden. Ingen av de 10 har hatt kontroll om bord. Den yngste sier «*Ja det hadde jo vært enkelt for de hvis de hadde giddet å ta turen om bord for å se*». Lindøe et al. (2011) sier at kun en av tre fiskefartøy av de mindre fartøyene blir kontrollert.

Jeg vil jo si at fiskerne kan endre atferd hvis de ønsker det. Dette ser man jo av de svarene de gir når vi har snakket om andres ulykker. De sier jo selv at de skjerper seg, selv om det bare har en kortidseffekt.

For å finne ut om det er en fare for risikokompensasjon må man se på alle faktorene. Hvis noen av de fire faktorene er null så er det liten sannsynlighet for at kompensasjon vil oppstå til sikkerhetstiltaket. Dersom alle faktorene har et moderat nivå vil man øke sannsynligheten for kompensasjon. Hvis alle faktorene når et høyt nivå er det stor sannsynlighet for at risikokompensasjon vil oppstå (Hedlund, 2000). For å finne ut om det er en reell fare for risikokompensasjon må vi se på alle de fire faktorene: synlighet, effekt, motivasjon og kontroll. Jeg mener at synlighet faktoren er god, effekt er svært vanskelig å svare på, men jeg vil si den er på nedre del av skalaen, mens de siste to er moderat til høyt nivå. Flertallet har en motivasjonsfaktor, og det er svært lite ekstern kontroll. Med disse betraktningene tror jeg det kan oppstå risikokompensasjon, men i hvor stor grad er vanskelig å bedømme.

Risikokompensasjon gjør det vanskelig å forutsi hva effekten av et tiltak blir. Tiltaket er ment positivt, men kan få negative konsekvenser. Det er vanskelig å forutsi om risikokompensasjon vil skje siden det nye lovverkets nye utstyrskrav har lang innfasingstid. Det som kan skje er at fiskerne føler seg tryggere med bedre utstyr og bedre båter, som igjen fører til at de tar større sjanser enn før. Noen av fiskerne tror jo det vil være en mulighet.

En annen ting jeg vil nevne som et mulig scenario er for fiskerne som har mange mangler på båt og utstyr, vil få store økonomiske utgifter ved utbedring. Dette kan igjen føre til at fiskeren vil ta enda større sjanser på havet rett og slett for å tjene inn det han har brukt på utbedringene. Lovverket med nye krav som er ment å gjøre fiskeryrket mer sikker, kan på den måten bidra til faren for nye ulykker.

7 Oppsummering og Konklusjon

Formålet med denne oppgaven har vært å studere alenefiskeren syn på egen yrkesrisiko, samt finne ut hvordan de forholder seg til lovpålagte krav om sikkerhet. Siden jeg også har en spesielt forhold til denne bransjen har jeg også hatt et ønske om å øke fokus på alenefiskerne som yrkesgruppe. Dette er en yrkesgruppe som har vært lite forsket på, og som får mindre oppmerksomhet sammenlignet med andre fartøygrupper. Med det store antallet antall ulykker, og svært høye dødstall er det viktig å sette fokus på alenefiskerne. Det er viktig å finne ut hvordan fiskerne selv vurderer risikoen forbundet med yrket sitt for på best mulig måte kunne iverksette tiltak som kan være risikoreducerende. Det er også viktig å se på de tiltak som allerede eksisterer i form av formelt lovverk og krav blir vurdert og fulgt opp fra fiskernes side. Man kan ha så mye regler og lovverk man bare vil, men hvis det ikke blir fulgt opp fra fiskernes side, og det heller ikke blir fulgt opp fra myndighetene så er kanskje ikke nytteverdien helt tilstede.

Ved bruk av forskjellige teorier som omhandler risiko og risikopersepsjon har jeg forsøkt å forstå hvordan fiskerne vurderer egen risiko, og hvordan forholder de seg til lovpålagte krav til sikkerhet?

På bakgrunnen av denne problemstillingen har jeg formulert følgende forskningsspørsmål:

Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko?

Hvordan forholder alenefiskeren seg til lovpålagte krav om sikkerhet?

Vil økt sikkerhetsfokus føre til risikokompensasjon?

Ved hjelp av en kvalitativ fremgangsmåte med intervju som hoved metode har jeg belyst de overnevnte spørsmålene. Totalt ble det fortatt 10 intervjuer av alenefiskere der den yngste er i 20årene, mens den eldste er i 70årene.

Jeg vil nå gi en oppsummering av funnene jeg har gjort:

Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko?

I denne undersøkelsen vurderer de fleste fiskerne jobber som lite farlig. Her er en forskjell mellom ekspertenes tall og statistikker og lekfolks (fiskernes) risikopersepsjon. Fiskerne er aldri redd, frykter ikke at de skal havne i ulykker og bli skadd, de synes risikoen som følger med yrket er akseptabel. Selv om de er flinkt til å følge med på lover og regler så mangler de en del utstyr etter dagens krav. De er direkte dårlig på å følge opp formelle skriftlige krav, og

er ikke flink til å teste eget utstyr. Utfra dette vil jeg konkludere med at de vurderer egen risiko som relativt lav.

Det er vanskelig å peke på en grunn, men utfra faktorer som kan påvirke risikooppfatning vil jeg peke på følgende. Fiskerne utsetter seg frivillig for risiko. Man har kontroll over deler av den risikoen som yrket innebærer. Ved personlig erfaring og kunnskap kan man bidra til en større grad av kontroll, selv om man ikke direkte kan kontrollere den største faren: været. Muligheten for å kontrollere risikoen som følger med vær, kan kontrolleres ved å ikke ta sjansen. Konsekvensene er kjente, man er klar over at man i verste fall kan oppleve en skrekkelig død. Nyttens ved å utsette seg for risikoen er større enn ulempen, og nytteverdien går til seg selv i form av penger. Det har ingen potensial til å bli en katastrofe etter en samfunnsmessig målestokk, med mange omkommende samtidig. Truslene er gamle, synlige, naturlige samt at de fleste er umiddelbare. Selv om man vet at ulykker kan ramme seg selv så vurderer man risikoen likevel som akseptabelt.

Jeg har jo sett at det nødvendigvis ikke er utstyr og formelt lovverk som får fiskerne til å føle seg trygge. Det kan være helt andre ting som egne rutiner om bord, erfaring, vurdering av været, samarbeid med andre alenefiskere. Flere sier også at de har sikkerhetsutstyr som f.eks. sikkerhetsline, men de er ikke alltid like flink til å bruke den. Selv om flere av fiskerne sier at de mangler en del utstyr etter nye krav så er de likevel ikke redd. Dermed tror jeg at det ikke er utstyr som gir de trygghetsfølelsen men heller det som jeg allerede har nevnt ovenfor. Ifølge Thorvaldsen (2013) gjør fiskerne det de trenger for å føle seg trygg, dette gjør at de ikke nødvendigvis ser nytten av nye lover og regelverk. Fiskerne i McDonalds og Kucera (2007) undersøkelse ble spurt om hvordan de holder seg trygg. Da svarte de fleste viktigheten av en generell holdning til arbeidssikkerhet og at hensynet til sikkerhet var normen. Oppmerksomhet, å være observant, bruke god dømmekraft trodde fiskerne i denne undersøkelsen var avgjørende for sikkerhet. Disse generelle holdningene ble ofte beskrevet som sunn fornuft. Lignende funn har Thorvaldsen (2013) kommet frem til. Fiskere snakker ofte om det å ta forhåndsregler og respektere havet når det snakkes om sunn fornuft. For mindre båttyper er en av de viktigste forhåndsreglene å sjekke været. Vær og sikkerhet henger for mange fiskere sammen. Både McDonalds og Kucera (2007) og Thorvaldsen (2013) har i likhet med meg selv funnet ut at samarbeid med andre fiskere er viktig for sikkerheten til alenefiskerne. Dette er da en måte fiskerne håndtere risiko på. Man går ut flere båter sammen, og holder kontakt via radio og telefon, og skaper dermed et fellesskap og en større

trygghetsfølelse. Det er større sjans for å få hjelp hvis man er flere samme enn om man er helt alene. Fiskerne er jo klar over at uønskede hendelser kan inntre, selv om de ikke direkte innrømmer at de forventer at det skal skje.

Hvordan forholder alenefiskeren seg til lovpålagte krav om sikkerhet?

På grunn av denne oppgavens begrensede omfang har jeg ikke kunne tatt for meg alle formelle krav som finnes i form av lovverk, regler og krav til utstyr. Jeg har valgt å se på kravet om skriftlig risikovurdering, sikkerhetsstyringssystem og litt om krav til utstyr etter det nye regelverket som trådte i kraft 01.01.2014.

Når det gjelder skriftlig krav om risikoanalyse, så er det kun en fisker som har gjort det, og da en gang. Meningen er at man skal gjøre ny risikoanalyse hver gang man gjør større endringer, f.eks. på utstyr. Gjennom mine spørsmål har jeg avdekket at alle fiskerne kan vurdere risiko, de ha alle gjort gode risikovurderinger gjennom å svare på spørsmålene jeg har stilt. Fiskerne er ikke vant med å gjøre disse tingene skriftlig, de vurderer risiko hele tiden og ser ikke nødvendigheten med å gjøre det skriftlig. Jeg har ingen inntrykk av at det er på grunn av manglende kunnskap de ikke gjør det skriftlig.

Når det gjelder sikkerhetsstyringssystem så har jeg inntrykk av at alle kjenner til kravet om dette, men ingen følger dette opp. Alle har hørt om disse ferdige permene man kan få fra forsikringsselskapet Tromstrygd, kjøpe gjennom Norges fiskerlag eller andre steder. Ingen av fiskerne som har en slik perm bruker den. Årsaken til manglende oppfølging av dette kan være noe av det samme som det jeg har nevnt ovenfor, at man ikke er vant til å gjøre ting skriftlig, at det er tungvint og uvanlig. Jeg er litt overrasket over at så mange har ferdige permer som man bare kan fylle ut og dermed ha papirarbeidet i orden, men bruker de ikke. Disse permene er svært enkle å bruke, og vil være et godt hjelpemiddel for å kunne tilfredsstille noen skriftlig formelle krav. I tillegg tror jeg når det gjelder at hva et sikkerhetsstyringssystem skal inneholde kan være vanskelig å skjønne når det ikke er laget en forskrift som faktisk beskriver dette. Det er opp til hvert enkelt rederi, det vil i dette tilfellet bety hver enkelt fisker å bestemme hva sitt sikkerhetsstyringssystem skal inneholde. Ifølge Thorvaldsen (2013) gjør fiskerne det de selv mener at de trenger for å føle seg trygg, dette gjør at de ikke ser nytten av nye lover og regelverk.

Vil økt sikkerhetsfokus føre til risikokompensasjon?

Meningen med å innføre sikkerhetstiltak, lovverk og regler er å gjøre det tryggere. Men er

man sikker på at disse endringen vil gi riktig effekt? Er man sikker på at økte tiltak vi gjøre ting tryggere og mindre farlig? Risikokompensasjon går enkelt forklart ut på at mennesker kompenserer ved økt følelse av sikkerhet, med å ta større sjanser. Tiltaket med sikring er ment positivt, men kan få negative konsekvenser (Aven et al. 2011).

Jeg har forsøkt å finne ut om økt sikkerhetstiltak i form av strengere formelle krav vil føre til risikokompensasjon på samme måte som en ofte ser ved veisikringstiltak. Jeg har valgt å bruke Hedlunds (2000) teori for å studere dette. For å finne ut om det er en reell fare for risikokompensasjon må man se på alle de fire faktorene: synlighet, påvirkning, motivasjon og kontroll. Jeg mener at synlighet faktoren er god, påvirkning er mindre, mens de siste to er moderat til høyt nivå. Med disse betraktningene tror jeg det kan oppstå risikokompensasjon, men at fare for at det skal skje er moderat. Dette er for øvrig vanskelig å måle med en slik undersøkelse, og dette burde kanskje vært gjort ved en kvantitativ undersøkelse. Det er også vanskelig å si noe konkret om dette før alle endringer av krav er trått i kraft og implementert.

Problemstillingen for denne oppgaven har vært: **«Hvordan vurderer alenefiskeren egen risiko, og hvordan forholder de seg til lovpålagte krav til sikkerhet?»**

På bakgrunn av funnene jeg har gjort ved å intervju 10 alenefiskere vil jeg si at fiskerne vurderer risikoen som følger med yrkes sitt til å være lav. Når det gjelder hvordan de forholder seg til lovpålagte krav så er den flink på deler av den uformelle biten, men når det gjelder den formelle delen med å følge opp de skriftlige kravene så har de problemer med å forholde seg til det. De følger ikke opp skriftlig risikovurdering eller sikkerhetsstyringssystem, og mangler også en del sikkerhetsutstyr etter dagens krav.

7.1 Veien videre

For Bye og Lamvik (2007) er det et mysterium at med tanke på risikosituasjonen at ikke fiskeren selv gjør mer for å beskytte seg mot potensielle farere selv om vi i denne oppgaven har sett at fiskerne har flere måter å håndtere risikoen som følger med yrket. På bakgrunn av funnene jeg har gjort vil jeg si at det er et stort forbedringspotensial på hvordan alenefiskerne forholder seg til lovpålagte krav, og hvordan de selv følger opp med f.eks. egne tester av sikkerhetsutstyret de har om bord. Det er ingen som ønsker at det skal skje ulykker eller at man skal bli skadet, mens som denne undersøkelsen viser er økonomi ofte et tema når det gjelder anskaffelse av påbudt utstyr. Kanskje må det utbedres bedre økonomiske støtteordninger slik at det vil være enklere for fiskerne å sørge for at båt og utstyr er i orden uten å måtte tenke så mye på kostnadene.

Hvis jeg skal komme med et konkret råd til myndighetene utfra det jeg har lært av arbeidet med denne oppgaven så er det å opprette en form for kontroll ordning når det gjelder skriftlige krav til sikkerhet. For meg virker det som om fiskerne er flinke å levere inn ting til kontroll, og dermed bør det kanskje pålegges jevnlig innsendelse av papirer til kontroll.

Selv om det er gjort noe forskning på alenefiskere så er det behov for mer. Etter min mening trenger man å gjøre mer forskning på yrke som ofte omtales som Norges farligste. Både for å forstå hvorfor fiskerne handler slik de gjør, og for å kunne skape et sikrere arbeidsmiljø for alle landets fiskere. Fiskeri vil være en viktig næring i Norge i fremtiden, og det er viktig å skape trygge arbeidsplasser slik at man blant annet kan opprettholde rekrutteringen til yrket. Som et videre steg fra denne undersøkelsen kan det være nyttig å gjøre grundigere studier av dette tema, blant annet med å inkludere observasjon som metode, og ha mer spesifiserte spørsmål som går direkte på konkrete deler av de formelle kravene. Det vil også være interessant å komme tilbake å se på risikokompensasjon når de nye sikkerhetsreglene som kom 01.01.2014 er innfaset og implementert.

8 Kilder

- Aasjord, H.L., Holmen, I.M., Thorvaldsen, T. (2012). *Fiskerulykker og årsaksforhold. Analyse av årsaksforhold ved dødsulykker og alvorlige personskader i norsk fiskeri*. (SINTEF rapport A23369). Trondheim: SINTEF
- Adams, J. (2001). *Risk*. London: Routledge
- Andersen, S S. (1997). *Case-studier og generalisering*. Bergen: Fagbokforlaget
- Aven, T., Njå, O., Sandve, K., Olsen, K. H., & Boyesen, M. (2004). *Samfunnssikkerhet*. Oslo: Universitetsforlaget
- Benjaminsen, C. (2013). *Norges farligste jobb*. Tilgjengelig fra <http://gemini.no/2013/05/norges-farligste-jobb/> Hentet 20.08.14
- Boyesen., M. (2003). *Risikopersepsjon- En innføring i fagfeltet*. Direktoratet for sivilt beredskap. Hentet 21.08.14, fra <http://www.dsb.no/Global/Publikasjoner/2003/Tema/risikopersepsjon%20-%20en%20innf%C3%B8ring%20i%20fagfeltet.pdf>
- Bye, R., & Lamvik, G. M. (2007). Professional culture and risk perception: Coping with danger on board small fishing boats and offshore service vessels. *Reliability Engineering & System Safety*, 92(12), 1756-1763.
- Dalen, M. (2011). *Intervju som forskningsmetode*. Oslo: Universitetsforlaget
- Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip. (2005) *Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse til arbeidstakere på skip* (2005-01-01). Tilgjengelig fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-01-01-8> hentet 01.09.14.
- Geving, IMH, Aasjord, HL, Jørgensen, K, Sandsund, M. (2008) *HMS i fiskeflåten - Marin verdiskaping, koste hva det koste vil? I. Krav for økt satsing på HMS-arbeid i fiskeflåten. II. Ulykkesrisiko, personulykker og samfunns-kostnader - en sammenlikning mellom fiskeri og andre bransjer*. SINTEF-rapport A8573. Trondheim: SINTEF
- Haukelid K. (1999): *Risiko og sikkerhet – Forståelser og styring*. Universitetsforlaget: Oslo
- Hedlund, J. (2000) Risky business: safety regulations, risk compensation, and individual behavior. *Injury prevention*. 6 (2), 82-89. Hentet 23. august 2014, fra <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1730605/pdf/v006p00082.pdf>
- Håvold, J. I. (2010). Safety culture aboard fishing vessels. *Safety Science*, 48(8), 1054-1061.
- Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Kristiansand: Høyskoleforlag
- Knudsen, F., Gron, S. (2010). Making sense of fishermen's risk perception. *Policy and Practice in Health and Safety* 2, 77-94.
- Lindøe, P. H., Engen, O. A., & Olsen, O. E. (2011). Responses to accidents in different industrial sectors. *Safety Science*, 49(1), 90-97.
- Lov om skipssikkerhet/Skipssikkerhetsloven, LOV-2007-02-16-9. (2007) tilgjengelig fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-02-16-9> Hentet 01.09.14

- McDonald, M.A., Kucera, K.L. (2007). *Understanding non-industrialized workers' approaches to safety: how do commercial fishermen "stay safe"?* J Safety Res 38, 289-297.
- Renn, O. (2008). *Risk Governance – Coping with uncertainty in a complex world* London: Earthscan.
- Rausand, M., Utne, I.B (2011). *Risikoanalyse: teori og metoder*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag
- Ropeik D, Slovic, P. (2003). Risk communication: A neglected tool in protecting public health. Risk in perspective, Harvard Center for Risk Analysis, Volum 11. Issue 2 Hentet 01. 09. 2014 fra http://cdn1.sph.harvard.edu/wp-content/uploads/sites/1273/2013/06/RISK_IN_PERSP_JUNE2003.pdf
- Silkoset, R. (2006). *Metode og dataanalyse*. Oslo: BI Forlag
- Sjøfartsdirektoratet, (2014b). *Nytt regelverk for fiskefartøy under 15 meter*. <http://www.sjofartsdir.no/Yrkesfisker/nytt-regelverk-for-fiskefartoy-under-15-meter1/>. Hentet 20.08.14
- Sjøfartsdirektoratet, (2014a). *Fokus på risiko 2015*. Haugesund (Brosjyre)
- Thagaard, T. (2002). *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode* (2. utg.). Bergen: Fagbokforlaget.
- Thorvaldsen, T. (2013). *The importance of common sense: How Norwegian coastal fishermen deal with occupational risk*. Marine Policy 42 (2013) 85-90
- Tromstrygd (2013). *Fartøyshåndbok. Sikkerhets og vedlikeholdsmanual*.

9 Vedlegg

Her følger vedleggene til denne oppgaven.

9.1 Intervjuguide

Intervjuguiden er laget med utgangspunkt i at alle fiskerne jobbet som fiskere. En informant er sluttet og jeg har dermed ikke spurt han alle spørsmålene. Spørsmålene som er utelatt er merket med *.

Del en:

- Kort presentasjon av meg selv.
- Presentasjon av prosjektet
- Forklare at intervjuet vil foregå med utgangspunkt i spørsmålene jeg har laget, men at man gjerne må komme med innspill underveis hvis det er noe man synes er viktig og man bør snakke litt mer om
- Fint om du kan utdype litt mer rundt spørsmål der utgangspunktet er ja eller nei svar.

Del to:

Om sikkerhet/sikkerhetsfokus:

- Hvor mye/ofte tenker du på sikkerhet, og hva er det som får deg til å tenke på det`?
- Hvilken rutiner har du når det gjelder pålagt skriftlig risikovurdering?
- En fisker har mange roller – er både økonomisjef og HMS sjef på samme tid. Hvordan vil du karakterisere sikkerhetsfokus i forhold til andre arbeidsoppgaver. Kommer det høyt eller lavt på lista.
- Hva gjør du for å føle deg sikker om bord?
- Har du eksempler på situasjoner hvor du føler deg/har følt deg utrygg. Blir du noen ganger redd?
- Har du for deg selv, satt en grense for hvor «farlig» du vil ha det ombord ? (f.eks i forhold til vær). Hva tror du evt. Kan påvirke denne grensen? Vil grensen økt hvis du får bedre båt, bedre utstyr?
- Tror du at du gjør noe annet enn andre fiskere mtp. sikkerhet?
- Hvis du fikk 10.000,- for å gjøre båten din tryggere, hva ville du brukt de på?
- Føler du at risikoen som følger med jobben som fisker er innenfor et akseptabelt nivå. Altså er det verdt det?
- Har du noen gang vurdert å slutte fordi det er farlig?
- Har du noen hjelpemidler som gjør at du enklere kan gjennomføre sikkerhetssjekker etc?

- Sikkerhetsstyringssystem er et krav som ligger i Skipssikkerhetsloven. kjenner du til krav om sikkerhetsstyringssystem og har du det ombord? Tror du en slikt system vil være nyttig og påvirker ditt syn på sikkerhet?
- Hvis du hører at en annen fisker har vært utsatt for en ulykke om bord får det noen konsekvenser for deg?
- Hva tror du skjer med holdninger til fiskerne når fokus på sikkerhet økes fra myndigheten?
- Tror du økt sikkerhetsfokus (i media, forskning osv) gjøre det tryggere å være fisker?
- Blir dine egne holdninger til sikkerhet påvirket av det generelt økte fokuset i media?
- Hvem påvirker deg når det gjelder sikkerhet om bord?
- Hvis du tenker tilbake på da du startet i yrke, hvordan vil du si fokuset på sikkerhet har endret seg etter din mening?
- Hva motiverer deg til å tenke på sikkerhet, og sørge for at båten og utstyret er forsvarlig? (Hjelpeord: Trygghet for seg selv, de som sitter hjemme eller unngå straff i kontroll?)

Om lovverk/utstyr:

- 01012014 kom det nye krav til utstyr om bord, kjenne du til disse? *
- Har du alt lovpålagt utstyr? (Hvis ikke, hvorfor ikke?) Hva skal evt. Til for at du skal anskaffe sikkerhetsutstyr som du mangler? *
- Gjør du på eget initiativ tester av sikkerhetsutstyr om bord? *
- Påvirkes du av endring av sikkerhetslovverk? I såfall på hvilken måte. *
(Hjelpeord: Enten i form av endring av rutiner eller i forhold til følelse av trygghet?)
- Føler du at du får nok informasjon fra myndighetene når det gjelder sikkerhet, og endringer av lovverket?
- Synes du det er for mange krav fra myndighetene til sikkerhet?
- Er det enkelt for myndighetene å kontrollere at du har alt i ordnet mtp. Utstyr etc?

Del tre:

Takk for samtalen. Jeg vil samtidig be om mulighet for å ta kontakt igjen ved ytterlige spørsmål.

- Gjenta at informanten kan trekkes seg når som helst fra undersøkelsen, samt kontaklinformasjon til meg.

