



MASTER I SAMFUNSSIKKERHET

# Fiskeren

---

Havets cowboy eller sikkerhetsbevisst maritim jeger?

**Maria Rabben**  
2011



UNIVERSITETET I STAVANGER

**MASTERGRADSSTUDIUM I  
SAMFUNNSSIKKERHET**

MASTEROPPGAVE

---

**SEMESTER:**

VÅR 2011

---

**FORFATTER:**

MARIA RABBEN

**VEILEDER:**

PREBEN H. LINDØE

---

**TITTEL PÅ MASTEROPPGAVE:**

*Fiskeren, havets cowboy eller sikkerhetsbevisst maritim jeger?*

---

**EMNEORD/STIKKORD:**

Sikkerhetskultur, systematisk sikkerhetsarbeid, fiskefartøy,

---

**SIDETALL: 112**

**STAVANGER 15. juni 2011**

# Sammendrag

## **Havets cowboy eller sikkerhetsbevisst maritim jeger?**

Denne oppgaven omhandler sikkerhetsarbeid på store ringnotsnurpere tilknyttet den havgående fiskeflåten i Austevoll kommune. Sikkerhet på fiskebåter har de siste årene vært fokus hos sjøfartsmyndigheter og et omfattende regelverk med krav til sikkerhet og sikkerhetssystemer begynner å ta form og skal implementeres i flåten. Regelverket er basert på internasjonale konvensjoner og innarbeidet i det norske lovverket. Denne masteroppgaven undersøker om krav til og fokus på sikkerhet i fiskeflåten fra myndighetene har ført til endringer i sikkerhetsarbeidet om bord.

Læreplaner på fiskerifaglig videregående skole og maritim fagskole er fundamentert i internasjonale avtaler og nasjonalt regelverk og denne studien har derfor undersøkt om utdanningen kan være et av mange tiltak for å bedre sikkerheten om bord. Videre har jeg hatt fokus på om ledelsesstrukturen i rederiene og om bord har betydning for hvordan regelverk og myndighetskrav blir prioritert i sikkerhetsarbeidet på fartøyene. Til slutt har jeg sett på hvordan faktorer knyttet til sikkerhetskultur, fiskernes holdninger og risikopplevelse, samt konsekvenser av atferd vil få betydning for hvordan myndighetskrav kan implementeres i fiskeflåten.

Hovedfunnene fra datainnsamling viser at det har skjedd store endringer og at fiskerne er sikkerhetsbevisste, har høy risikoaksept, men preges av motstand mot formaliserte sikkerhetssystem og prosedyrebasert sikkerhetsarbeid. De har liten tiltro til at slike system vil forbedre den faktiske sikkerheten om bord, tvert i mot frykter de at systemene kan bidra til at deres yrkeskulturelle særpreget og viktige styrker vil forsvinne i et byråkratisk skjemavelde. Det er avstand mellom den praktiske virkelighetsforståelsen og risikoopplevelsen til fiskerne og det prosedyrebaserte systemet som myndighetene vil ha innført på alle fiskefartøy.

# Forord

Gjennom hele arbeidsprosessen har jeg uten unntak blitt tatt i mot alle steder med positiv velvillighet. Jeg har ikke sendt noen e-poster uten å få rask og god hjelp, har ikke fått nei på en eneste forespørsel og alle har vist meg ubegrenset tillit og tilgang til deres kunnskap, erfaring og kompetanse. Det har gjort skrivingen av denne oppgaven til en spennende, gøy og lærerik erfaring.

Takk til følgende som har bidratt til oppgaven min:

Veileder Preben Lindøe ved universitetet i Stavanger.

Sølvi Marie Risøy for uvurderlig hjelp til å stramme og forme oppgaven.

Synne Sandtorv for hjelp til bearbeiding av resultat og Sissel Kalvenes for språkråd og korrekturlesing.

Austevoll videregående skule og Teknisk fagskule for tilgang til kontorplass og informasjon i biblioteket. Og for at jeg fikk nyttiggjøre meg kompetansen til undervisningspersonalet og for deres hjelp til tilgang og tilrettelegging av intervju av studenter og elever.

Informanter for levende og ærlige svar på mine spørsmål om deres arbeidshverdag, holdninger og erfaringer, og ikke minst omfattende fagkompetanse på området. Og for tilliten de har vist meg gjennom hele prosessen. For ikke å snakke om hvor positiv de var til å stille opp og la seg intervjuet.

Trine Thorvaldsen og Jon Ivar Håvold for velvillighet i forhold til bruk av deres materiale og tilsending av ekstrainformasjon og litteraturtips.

Foreldre og bror som har unik kjennskap til fiskerimiljøet i kommunen og som har bidratt med sin kompetanse og sine meninger og vært diskusjonspartnere og ikke minst kvalitetssikret de delene av oppgaven som er knyttet til beskrivelse av en hverdag jeg ikke kjenner gjennom egen yrkeserfaring.

Senter for maritim medisin for å gi meg gratis deltakelse på konferanse om MLC konvensjonen som gav meg forståelse for internasjonale konvensjoners sitt virkeområde og påvirkning på norsk regelverk

Medstudenter som har vært med på å motivere gjennom hele prosessen. Det har hjulpet å være i samme båt som dere. Dette gjelder spesielt Kristin Eksaa Pettersen, Marie Røyksund, Marit Moss-Iversen og Jeanneth Nodland.

Stavanger 12. juni, 2011

## **Forkortelser**

<b>SOLAS</b>	<b>Safety of life at sea</b>
<b>ISM-KODEN</b>	<b>International management system</b>
<b>STCW</b>	<b>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</b>
<b>STCW-F</b>	<b>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personell</b>
<b>MLC</b>	<b>Maritime labour convention</b>
<b>ILO</b>	<b>International labour organization</b>
<b>IMO</b>	<b>International maritime organization</b>
<b>MARPOL</b>	<b>International Convention for the Prevention of Pollution From Ships</b>
<b>HMS</b>	<b>Helse, miljø og sikkerhet</b>
<b>SJA</b>	<b>Sikker jobb analyse</b>

# Havets cowboy eller sikkerhetsbevisst maritim jeger?

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>III</b>
<b>FORORD</b> .....	<b>IV</b>
<b>FORKORTELSER</b> .....	<b>V</b>
<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>2</b>
1.1 HAVET, RISIKO OG REGULERING .....	2
1.2 PROBLEMSTILLING OG ANALYSEMODELL .....	4
<b>2. FISKERI</b> .....	<b>6</b>
2.1 KONTEKSTUELLE BETRAKNINGER .....	6
2.2 "BIG BUSINESS" .....	6
2.2.1 Omsetning .....	6
2.2.2 Sysselsetting .....	7
2.2.3 Eierskap .....	7
2.2.4 Lønnsystemet, begrepet Lott og trygderettslig kategorisering .....	7
2.3 ULYKKESTALL /KOSTNADER .....	8
2.4 KOMPETANSEKRAV, UTDANNING OG SERTIFIKATER .....	9
<b>3. CASE: HAVFISKEFLÅTEN I AUSTEVOLL</b> .....	<b>12</b>
3.1 AUSTEVOLL - ØYRIKET I HAVGAPET .....	12
3.2 RINGNOTSNURPERE.....	14
<b>4. METODE</b> .....	<b>16</b>
4.1 CASE STUDIE .....	16
4.2 KULTURELL KOMPETANSE OG FORFORSTÅELSE.....	17
4.2.1 Stein på stein .....	19
4.3 METODETRIANGULERING.....	20
4.3.1 Dokumentundersøkelse.....	21
4.3.2 Gruppeintervju .....	22
Strukturert gruppeintervju, .....	22
Åpent gruppeintervju .....	23
4.3.3 Semistrukturerte individuelle intervju .....	24
4.4 INTERVJUENE .....	25
4.4.1 Strukturert gruppeintervju med elever.....	25
4.4.2 Åpent gruppeintervju med studenter .....	26
4.4.3 Dybdeintervju med utdanningsansvarlige.....	27
4.4.4 Dybdeintervju med skippere/overstyrmenn .....	27
4.5 KAN EN GENERALISERE FRA CASE STUDIE? .....	28
<b>5. TEORETISK FORANKRING</b> .....	<b>30</b>
5.1 RISIKO .....	30
5.1.1 Risikopersepsjon .....	31
5.1.2 Risikotermstatteorien.....	32
5.2 SIKKERHETSKULTUR .....	35
5.2.1 Kultur/organisasjonskultur.....	35
5.2.2 Sikkerhetskultur.....	36
5.3 ENDRING AV SIKKERHETSKULTUR - LÆRING .....	37
<b>6. ØKT REGULERING OG FOKUS PÅ SIKKERHET</b> .....	<b>40</b>

6.1	AVTALER, LOVER OG KRAV TIL UTDANNING .....	40
6.1.1	<i>Internasjonale avtaler og organer</i> .....	40
	SOLAS .....	40
	STCW .....	41
	ILO .....	41
	Internasjonale avtaler i norsk sjøfartsregelverk .....	42
6.1.2	<i>Lovarbeider i Norge</i> .....	42
	Sjømannsloven .....	42
	Sikkerhetsforskriften .....	43
	Lov om skipssikkerhet.....	43
6.1.3	<i>Kontroll og tilsynsmyndighet</i> .....	44
	Sjøfartsdirektoratet .....	44
	Fiskeridirektoratet .....	46
	Kystvakten .....	46
6.1.4	<i>Sikkerhetskrav i utdanningsforløpet</i> .....	47
<b>7.</b>	<b>HVA SIER FISKERIMILJØET I AUSTEVOLL? .....</b>	<b>49</b>
7.1	INNLEDNING .....	49
7.2	ELEVER .....	49
7.3	STUDENTER .....	50
	Risikoopplevelse og skadedefinisjon .....	50
	Sikkerhetsopplæring.....	50
	Sikkerhetssystem.....	51
	Tilsyn og kontroll .....	52
	Sikkerhets- og verneutstyr.....	52
	Nyutdannendes posisjon om bord .....	52
	Skippers rolle .....	53
7.4	LÆRERE.....	53
7.4.1	<i>Lærer videregående nivå</i> .....	53
7.4.2	<i>Lærere teknisk fagskole</i> .....	54
	Sikkerhet og ledelse.....	54
	Holdninger til HMS i studentgruppen.....	54
	Gap mellom undervisning og praksis.....	55
	Holdningsendring i flåten .....	55
	Sikkerhetssystem.....	56
	Skippers rolle .....	56
	Myndighetenes regulering .....	57
	Risikovillighet.....	57
7.5	INTERVJU SKIPPERE/STYRMENN.....	57
7.5.1	<i>Risiko/opplevelse/persepsjon</i> .....	58
7.5.2	<i>Skader</i> .....	58
7.5.3	<i>Risikovillighet</i> .....	58
7.5.4	<i>Sikkerhetssystem</i> .....	60
	Dokumentasjonskrav.....	61
	Rapportering.....	62
	Øvelser.....	63
	Tilsyn.....	63

Verneombud.....	63
Sikkerhets/verneutstyr .....	64
<b>7.5.5 Utdanning.....</b>	<b>64</b>
Sikkerhetskurs .....	64
Offisersutdanning/fagutdanning .....	64
Opplæring om bord .....	65
<b>7.5.6 Skipperrollen.....</b>	<b>66</b>
Sikkerhetsklima .....	66
Trivsel .....	67
<b>7.5.7 Endring til det bedre.....</b>	<b>68</b>
Ytterligere forbedring .....	68
<b>7.6 OPPSUMMERING AV RESULTAT .....</b>	<b>69</b>
<b>8. HAVETS COWBOY ELLER SIKKERHETSBEVISST MARITIM JEGER?.....</b>	<b>70</b>
8.1 UTDANNING .....	70
8.2 SIKKERHETSLEDELSE OG SKIPPERS ROLLE .....	74
8.3 SIKKERHETSARBEIDET PÅ FARTØYENE .....	77
8.3.1 Sikkerhetskulturen om bord .....	78
8.3.2 Holdning hos skipperne til systematisk sikkerhetsarbeid .....	79
8.3.3 Risikopersepsjon .....	81
8.3.4 Konsekvenser.....	84
8.4 VELLYKKET REGULERING .....	85
8.5 HVA SÅ? .....	89
<b>9. LITTERATURLISTE .....</b>	<b>93</b>
Offentlige kilder.....	96
Nettkilder.....	97
Fotografier på forsiden.....	98
<b>10. VEDLEGG .....</b>	<b>100</b>
10.1 VEDLEGG 1 INTERVJUGUIDER .....	100
INTERVJUGUIDE (ELEVER VG 2 FISKE OG FANGST).....	100
INTERVJUGUIDE TIL GRUPPEINTERVJU TF2 .....	102
INTERVJUGUIDE LÆRERE .....	105
INTERVJUGUIDE SKIPPERE.....	106
10.2 VEDLEGG 2 LÆREPLANER OG KOMPETANSEMÅL TIL UTDANNINGENE.....	109
10.2.1 Videregående.....	109
Videregående 1, Naturbruk .....	109
Videregående 2, Fiske og fangst .....	109
Videregående 3, Læretid i bedrift 2 år.....	110
10.2.2 Teknisk fagskole.....	111
Teknisk fagskole 1. studieår.....	112
Teknisk fagskole 2. studieår.....	112



## FIGURLISTE

Figur 1 Analysemodell .....	5
Figur 2 Risikotermstatmodellen .....	32
Figur 3 Sikkerhetskulturens årsaksrekke .....	38
Figur 4 Sikkerhetskulturens årsaksrekke integrert i analysemodellens nivå 4 .....	77
Figur 5 Evne/vilje matrise .....	87

# 1. Innledning

## 1.1 Havet, risiko og regulering

Norge har gjennom historien hatt sterk tilknytning til havet og mange av de største ulykkene har vært til sjøs (Aven, Boyesen, Njå, Olsen & Sandve, 2004). At mennesker omkom på havet var en del av bygdelivet langs kysten. Det er ikke tvil om at ferdsel til havs innebærer en viss risiko. Faren for dårlig vær og forlis er alltid overhengende, det samme er skade på grunn av at en beveger seg om bord i all slags vær og en kan bli skadet av alt som er løst. Fiskeri benevnes som et av verdens farligste og mest risikofylte yrke (Håvold, 2010). Risiko for personskade skal være dobbel så stor i havfiskeflåten som i offshoreflåten (Holmen, 2010).

Imidlertid er det nå gjort store forbedringer knyttet til både effektivitet, lønnsomhet og sikkerhet blant annet som følge av industrialisering og mekanisering innen fiskeri i begynnelsen av forrige århundre (Aven et al., 2004). Likevel sies det også i den moderne fiskeflåten i Austevoll at de så sent som på 80-tallet ”forventet” et dødsfall årlig, spesielt i tilknytning til kolmulefiskeriet. Kolmulefisket foregår på vinterstid vest for Irland og har ord på seg å være hardt og vanskelig fiskeri.

Begrepet risiko ble på tolv-trettenhundretallet koblet til de klipper og skjær som stadig utsatte norditalienske handelsskip for en fare langs kysten (Aven et al., 2004). I dagligtale forstås risiko hovedsaklig som noe negativt som truer viktige verdier. Risiko er uakseptabelt og viktig å unngå. Sentralt i alt sikkerhetsarbeid står kunnskap og bevissthet om risiko og sårbarhet. En må undersøke hvilke trusler en står ovenfor og hvordan en kan få kunnskap om hvordan disse skal håndteres. De fleste aktiviteter i dagens samfunn innebærer en eller annen form for risiko. Det er imidlertid stor uenighet om hvilke trusler som er nødvendige å skjerme seg mot og hvilke vi bør akseptere som del av aktiviteter vi verdsetter og mener er nødvendig (Aven et al., 2004). Ofte vil kjennetegn ved kulturen være avgjørende for det fokuset et samfunn har på risiko, sikkerhet og hva som aksepteres av trusler. Hva som er akseptabel risiko er avhengig av verdier, holdninger, kunnskap, erfaringer og politikk. Dette vil påvirke hva det enkelte samfunn aksepterer av risiko og spørsmålet om sikkerhet vil ofte handle om å balansere nytteverdien opp mot risiko ved en aktivitet (Aven et al., 2004).

Historisk sett har arbeidet med å bedre sikkerhet for arbeidstakere vært et resultat av internasjonale avtaler og lovpålagte krav (Lie, Allred & Lindøe, 2005). I forlengelsen av det kan en derfor tenke seg at politiske trender nasjonalt og internasjonalt vil være avgjørende for utforming av kravene til sikkerhet også i fiskerinæringen. Dagens lovverk om arbeidsmiljø og sikkerhet til sjøs er basert på den samme tankegang og de samme prinsipper som på land. (Lie et al., 2005). Sjøfartsdirektoratet har de siste årene økt fokuset på sikkerhet i fiskeflåten gjennom tilsyn og krav om sikkerhetsstyringssystem. ”Økt fokus fra myndighetenes side gjør at norske fiskere innlemmes i de krav til systematisk sikkerhetsarbeid som kjennetegner det moderne norske arbeidslivet” (Thorvaldsen, 2010). Myndighetskravene til fiskerinæringen har vært mindre omfattende og konkrete enn til for eksempel oljebransjen og andre maritime næringer. I arbeidet med denne oppgaven har jeg blitt fortalt historier om livbåter på fiskebåtene som var påtrykt: ”godkjent for 8 sjøfolk eller 16 fiskere”. Og om bord i fiskebåter som leies ut til oljebransjen deler av året må det settes inn større nødutgang, fordi nødutgangen som er godkjent for fiskere, ikke er tilstrekkelig stor til å ivareta kravene i lovverket som regulerer petroleumsbransjen. Og lovene/forskriftene som nå regulerer sikkerhet til sjøs og spesielt fiskeri kom lenge etter annen risikoutsatt industri som petroleumsvirksomhet. Så arbeidet med systematisk sikkerhetsarbeid om bord på fiskefartøy ligger langt etter andre bransjer (Lindøe, 2008).

Jeg er oppvokst i en liten kystkommune med sterk fiskerkultur og store aktører innenfor fiskeri og havbruk. Flere av mine familiemedlemmer og bekjente har sitt arbeid i tilknytning til fiskerinæringen. Denne bakgrunnen har gitt meg innsyn og kunnskap om fiskerikultur og kjennskap til aktørene i dette systemet. I forbindelse med masterstudiet i samfunnssikkerhet har jeg fått kunnskaper og forståelse for systematisk sikkerhetsarbeid. Samtaler og kommentarer, som har falt om mitt studie når jeg har vært hjemme i Austevoll på besøk, vekket en nysgjerrighet for hvordan fiskeflåten faktisk forholder seg til en slik systematisk håndtering av sikkerhet. I studieperioden har petroleumsvirksomheten blitt trukket frem i både teori og i forelesninger som en strengt regulert virksomhet. Jeg ville undersøke hvordan myndighetenes regulering eller mangel på regulering, har påvirket sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten. Min utgangshypotese var at fiskere er grunnleggende negativ til systematisk og formalisert sikkerhetsarbeid. Jeg ville derfor undersøke om de er negative til sikkerhetsarbeid generelt eller om det er knyttet til systematisk sikkerhetsarbeid fremmet av det som familiemedlemmer omtaler som ”HMS-gjøker”. Jeg ville finne ut om eventuelle negative holdninger handlet om mangel på kunnskaper og forståelse for hva systematisk

sikkerhetsarbeid innebærer, om det er form og innhold i systemene som ikke er tilpasset fiskerinæringens virkelighetsforståelse og verdisyn, eller om det lå andre årsaker til grunn for inntrykket jeg satt med. Jeg var i tillegg spent på om det var samsvar mellom antakelsen jeg hadde om fiskernes holdninger også var speilet i holdningene til elever, studenter og lærere på den fiskerifaglige skolen i kommunen. Derfor har jeg undersøkt hvordan myndighetenes regulering og fokus på sikkerhet i fiskeflåten påvirker sikkerhetsfokus i den maritime utdanningen og hvordan fiskeflåten i Austevoll forholder seg til krav til det systematiske sikkerhetsarbeidet om bord. Jeg har tatt utgangspunkt i noen spørsmål jeg ville finne svar på. Er det slik at innholds krav til utdanningene og økte krav i forskrifter fremmer det systematiske sikkerhetsarbeidet om bord? Og gjør mer systematikk i sikkerhetsarbeidet at fiskerne føler at risikoen om bord reduseres? Og til slutt hvilke kjennetegn med fiskerikulturen, fiskerifagligutdanning og organisering av næringen fremmer eller hemmer virkning myndighetsregulering har på sikkerhetsarbeidet om bord. Dette har ført meg frem til en problemstilling og en analysemodell.

## 1.2 Problemstilling og analysemodell

### **Har økt regulering og mer fokus på sikkerhet ført til endringer i sikkerhetsarbeidet på fiskebåter?**

Jeg har laget en modell som ligger som rammeverk og grunnlag for disponering av oppgaven. Modellen ligger også til grunn for hvordan jeg har valgt å drøfte mine funn og hvordan jeg går frem for å svare på problemstillingen. Modellen har fire ulike nivå.

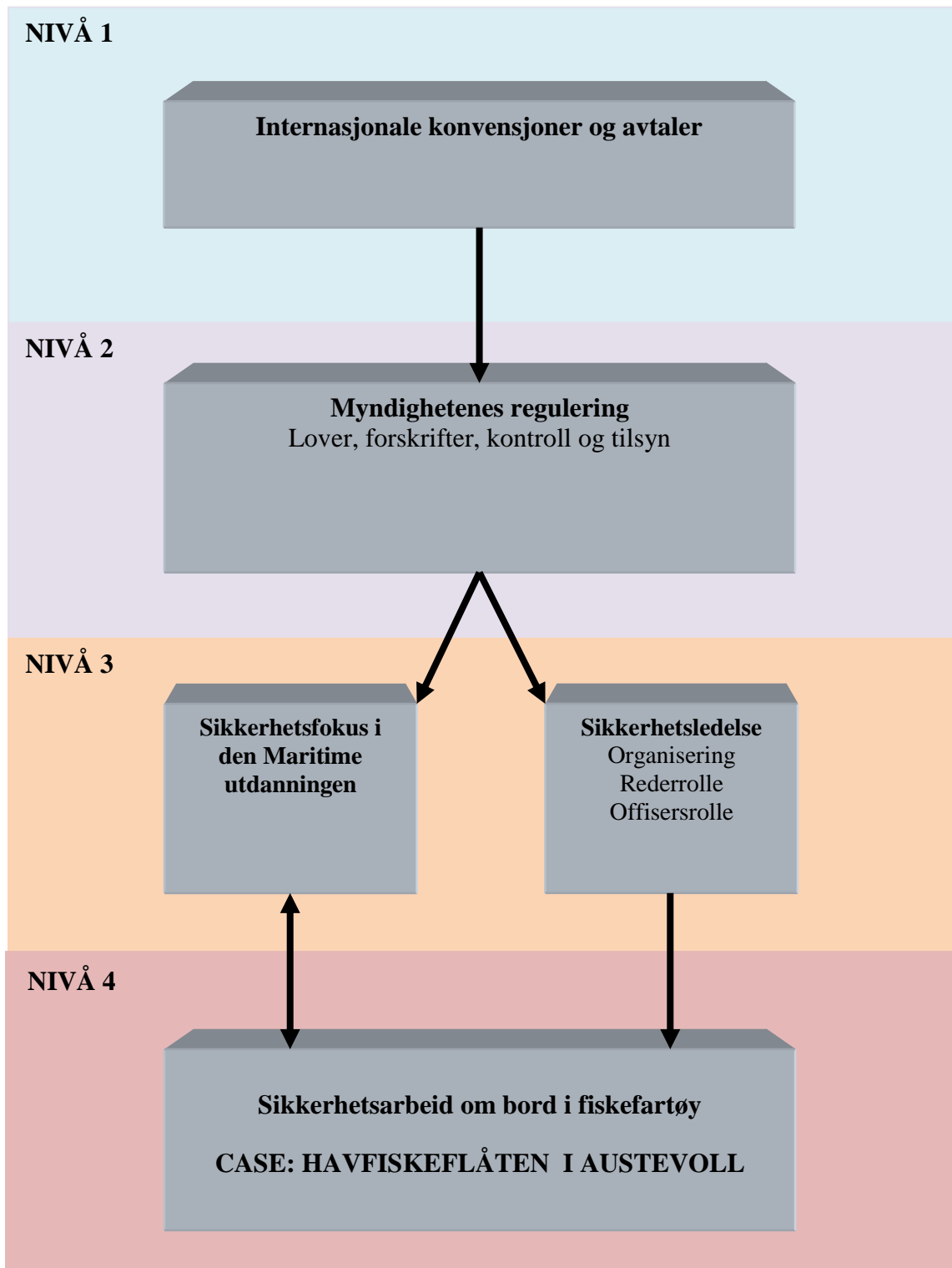
Nivå 1 er et globalt nivå og handler om internasjonale avtaler og konvensjoner.

Nivå 2 er et nasjonalt nivå og inkluderer norske myndigheters lover og forskrifter, tilsyn og kontroll.

Nivå 3 er bransjespesifikt for fiskerinæringen og utdanningen. Det omfatter den maritime utdanningen og organisering av fiskebåtrederi og rollen til skipper og styrmenn om bord i fartøyene.

Nivå 4 er casespesifikt og basert på funnene jeg har gjort gjennom intervju.

Nivåene er ikke absolutte og det vil være en viss overlapping. I diskusjonen drøfter jeg hvordan de ulike nivåene har innvirkning på sikkerhetsarbeidet som gjøres om bord i fartøyene og hvordan nivåene kan påvirke hverandre. Analysemodellens nivå vil gjøres rede for og beskrives i oppgaven og vises til i drøfting av resultatene.



Figur 1 Analysemodell

## 2. Fiskeri

### 2.1 Kontekstuelle betrakninger

Bakgrunnskunnskap og faktaopplysninger i dette kapittelet skal bidra til økt forståelse og oversikt over fiskerinæringen som studeres i denne oppgaven. I dette kapittelet legges derfor frem en del faktakunnskap om omsetning og fangstmengde, sysselsetting, regler for eierskap, lønnsystem og trygderettslig plassering av fiskerne. Samt ulykkesstatistikk fra fiskeri de siste 20 årene. Helt til sist vil jeg vise til hvordan krav til utdanning og kompetanse har endret seg i fiskeflåten. Utdanningforløp og krav til sertifisering vil også bli grundigere gjennomgått i kapittel 6. I tillegg til det jeg fremhever i dette kapittelet og gjennomgår senere i oppgaven er det mange andre faktorer som vil prege en næring og påvirke aktørene på de ulike nivåene i min analysemodell. Noen av de har jeg valgt å utelate eller bare nevne kort, ikke fordi de er uvesentlige eller uviktige men fordi de ligger utenfor rammene jeg har satt for denne oppgaven.

### 2.2 "Big business"

#### 2.2.1 Omsetning<sup>1</sup>

I dag er fisk den tredje viktigste eksportartikkelen etter olje/gass og metall, og står for 5,7 prosent av den totale norske eksportverdien. Fiske, fangst og havbruk står for 0.5% av BNP. Merk at disse tallene også inkluderer fisk som kommer fra oppdrettsnæringen. Norske fiske- og fangst båter fisket i 2009 2.5 millioner tonn fisk og skalldyr til en fangstverdi på 11.3 milliarder kroner. Fangstverdi er definert som summen fiskeren får utbetalt for fangst. Detaljer for utrekning kan finnes på statistisk sentralbyrå sine sider. Foreløpige tall for 2010 viser at det ble levert 2.7 millioner tonn fisk og skalldyr til en fangstverdi som overskrider 13 milliarder kroner. Dette er en 6 % økning i tonn frå 2009 og 17 % økning i verdi.

---

<sup>1</sup> Tallene er hentet 10. juni 2011, fra Statistisk sentralbyrå  
<http://www.ssb.no/emner/10/05/fiskeri/>  
[http://www.ssb.no/emner/10/05/fiskeri\\_havbruk/](http://www.ssb.no/emner/10/05/fiskeri_havbruk/)

## 2.2.2 Sysselsetting<sup>2</sup>

I 2009 var det 10.200 personer som har fiskeri som sitt hovedyrke, og disse var fordelt på 6510 fartøy. Antall fiskere er redusert med en tredjedel siden 1990. I samme periode er fangsten doblet. Det vil si at fiskerinæringen sysselsetter færre personer, men har økt lønnsomheten dramatisk.

## 2.2.3 Eierskap

Det er et lovhjemlet prinsipp at fiskeriressursene skal komme kystsamfunnene til gode. Fangstkapasitet skal tilpasses ressursgrunnlaget i henhold til prinsipp om bærekraftighet og forvaltningsansvaret, samtidig er det et mål at lønnsomhet og verdiskapingen i næringen skal økes for å trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene (Deltakerloven, 1999).

Fiskebåter skal være eid av fiskere. Prinsippet om fiskereide konsesjoner er formulert i Deltakerlovens (1999) §6. Det stilles følgende konkrete krav til eierskap og deltakelse i fiske og fangst:

”§ 6. Krav om tidligere aktivitet i fiske eller fangst

Ervervstillatelse kan bare gis til den som har drevet ervervsmessig fiske eller fangst på eller med norsk fartøy i minst tre av de siste fem årene og fortsatt er knyttet til fiske- og fangststyrket.

For selskap eller sammenslutning kan ervervstillatelse bare gis dersom personer som oppfyller kravet i første ledd innehar mer enn 50 pst. av eierinteressene og faktisk har tilsvarende kontroll over virksomheten ”

Det betyr at dersom to søsken eier en båt må minst en av dem enten ha sitt hovedvirke om bord, eller ha jobbet om bord så lenge at han innfrir kravene i første ledd.

## 2.2.4 Lønnsystemet, begrepet Lott og trygderettslig kategorisering

Fiskere er en uensartet gruppe som driver sitt yrke som selvstendig næringsdrivende båteiere, eller som båtmannskap som helt eller delvis avlønnes med lott. Med lott menes en andel av fangstutbyttet. Det er imidlertid ikke uvanlig med en fast lav hyre (lønn) i tillegg til lotten<sup>3</sup>. For den havgående flåten eller trålerne fungerer bruttoinntekten som et delingsgrunnlag for beregning av lønn til mannskap, dvs. at fartøyeier betaler redskaps- og drivstoffkostnader.

---

<sup>2</sup> Tallene er hentet 10. juni 2011, fra statistisk sentralbyrå [http://www.ssb.no/emner/10/05/fiskeri\\_havbruk/](http://www.ssb.no/emner/10/05/fiskeri_havbruk/)

<sup>3</sup> NOU: 2004: 3. Hentet 10. juni, 2011 fra Regjeringen <http://www.regjeringen.no/nb/dep/ad/dok/nouer/2004/nou-2004-/11/3.html?id=384241>

lottsatsene er resultat av forhandlinger mellom organisasjoner i næringen som representerer mannskap og eiere<sup>4</sup>.

Skatte- og trygderettslig anses hele gruppen fiskere og fangstmenn som selvstendige næringsdrivende, selv om en del av inntekten består av hyre. Dette gir fiskere andre trygderettigheter og skatteregler enn vanlige arbeidstakere<sup>5</sup>. I følge informanter jeg har intervjuet har de fleste en ekstra forsikring som sikrer dem bedre utbetaling enn det de får etter trygdeloven dersom de skulle bli sykemeldt og satt i land.

### 2.3 Ulykkestall /kostnader

Holmen (2010) har vist at det i de siste årene har vært en jevn nedgang i ulykker og dødsfall innen fiskeri og havbruk. Det kan være flere årsaker til dette. Reduksjon av havari i fiskeflåten har sammenheng med større og motoriserte båter, men også med andre risikoreduserende tiltak som utarbeiding av kart, bedre værvarsling, bedre sikkerhetsutstyr om bord i båtene og utbygging av redningstjeneste til sjøs (Aven et al., 2004). Lie et al. (2005) konkluderer med at: ”profesjonalisering av fiskeri gjennom større fartøy, modernisering, fast organsering og helårsdrift har ført til økt teknisk sikkerhet og dermed større personsikkerhet for arbeidstakerene”. I tillegg har innføring av sikkerhetsopplæring for fiskere høyst sannsynlig vært det viktigste skadeforebyggende tiltaket som er gjennomført (Holmen, 2010). Men, på tross av sikkerhetsopplæring, bedre fartøy, moderne teknologi og utstyr skjer det fremdeles mange alvorlige ulykker i fiskeflåten. Det er behov for innsats for å implementere og iverksette forebyggende tiltak for å redde liv og forebygge helseskader, og det er behov for mer kunnskap gjennom FoU-prosjekter (Holmen, 2010).

Ved SINTEF har Aasjord samlet ulykkes- og skadestatistikk innenfor fiskerinæringen gjennom de siste 20 årene (Holmen, 2010). I sin analyse bruker han fire hovedkategorier fartøy. Sjøarkflåten, Loa 20-35 fot, Liten kystflåte, Loa 36-49 fot, Stor kystflåte, Loa 50-90 fot, Havfiskeflåten, Loa over 90 fot (Holmen, 2010). I denne oppgaven vil datainnsamling og analyse være avgrenset til Havfiskeflåten .

---

<sup>4</sup> Hentet 13. juni 2011, fra MAGMA, econas tidsskrift for økonomi og ledelse  
<http://www.sivilokonomene.no/resultatavloenning-en-droefting-av-ulike-loennsystem-med-eksempler-fra-fiske>

<sup>5</sup> NOU 2004: 3. Hentet 10. juni 2011, fra regjeringen  
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ad/dok/nouer/2004/nou-2004-/11/3.html?id=384241>



Holmen (2010) har vist at personulykkene i den norske fiskeflåten gradvis har blitt redusert de siste 20 årene. Det samme gjelder risiko for dødsfall i forhold til årsverk eller antall fiskere. Aasjord sine beregninger viser at risikoen for personskader er lavest i kystflåten og høyest i havfiskeflåten, mens risiko for dødsfall er det motsatte. Fra 1990-2010 har 274 fiskere omkommet totalt. 59 eller 21.5 % av de omkomne var fiskere knyttet til havfiskeflåten. Hovedårsaken til død var i over halvparten av tilfellene drukning enten ved forlis, fall over bord eller drukning i havn. Selv om ulykkesfrekvensen har gått gradvis nedover de siste tyve årene ser nedgangen ut til å ha flatet ut det siste tiåret på tross av at det totale antall fiskere har blitt redusert med 5000 i samme periode (Holmen, 2010).

Risiko for personskade er til sammenligning dobbel så stor i havfiskeflåten i forhold til offshoreflåten (Holmen, 2010). Havfiskeflåten har altså høyest risiko for arbeidsrelaterte personskader når den sammenlignes med andre bransjer. Holmen (2010) viser også at kostnader knyttet til yrkesdød og personskader i fiskeri fra 2000 til 2008 er beregnet til 1150 millioner kroner mot 235 millioner i offshore (Holmen, 2010). Håvold (2010) har gjort en undersøkelse om sikkerhetskultur i fiskeflåten. Hans funn viser at ulykker skjer i arbeid enten på dekk eller i lasterom og da helst med de yngre ansatte fra 18-29 år. Han påpeker at det ikke finnes standardiserte rapporteringssystem innenfor fiskeri så data må sammenlignes med varsomhet.

## 2.4 Kompetansekrav, utdanning og sertifikater

Det er mulig å jobbe som fisker uten å ha utdanning og formell kompetanse utover ungdomsskolen, men krav om formell utdanning vektlegges også i denne bransjen. Særlig gjelder dette på store ringnotfartøy der det er kompetanse- og sertifiseringskrav til offiserene om bord. Dersom en ønsker en karriere som offiser om bord i fiskebåt er det ikke lenger mulig uten å ha tatt både videregående utdanning/fagbrev og teknisk fagskole eller høyskole/universitetsutdanning. Det har skjedd en teknologisk utvikling og modernisering av havfiskeflåten som krever mannskap med formell kompetanse og ferdigheter utover å kjenne til fiskeri utelukkende gjennom arbeidserfaring. Det har slik skjedd en intellektualisering av fiskeriet i Norge.

Intellektualiseringen og teknologiseringen av fisket har trolig skjedd raskere enn utviklingen i hvordan ”folk flest” ser på fiskeren. Gamle kulturelle forståelser om den ensomme cowboy, ridende i sin lille sjark, på evig jakt etter neste fiskestim, før han brautende trer i land til sin neste fyllekule iført en gammel strikkegenser, finnes det nok enda rester av. Og møtet mellom den gamle og nye forståelsen kan bli tøft. Dette viser det følgende innlegget til fiskeskipper Per William Lie. Han er fiskebåtreder/arving og har utdanning som gir han sertifisering som dekksoffiser klasse 1. Han er skipper på *Libas*, en av Norges største og mest avanserte fiskebåter. Hans bakgrunn og erfaringer er hentet fra ringnot og trål. Bakgrunnen for innlegget er at han møtte en oljearbeider som på nedlatende vis spurte om fisket, og antydte at fiskere reiste ut på små skøyter like etter fullført ungdomsskole, og at fiskere ville kommet til kort på en plattform. Jeg vil legge ved utdrag av hans innlegg for å illustrere hva det i følge han innebærer å være offiser i det moderne norske fiskeriet. Fiskere jeg har intervjuet slutter seg til meningene som kommer frem i dette innlegget og forteller at de ofte kjemper mot fordommer når de presenterer seg som fiskere.

### **E det nokke pale i fjorden? <sup>6</sup>**

Joda, Fiskeriene går så det suser. De fleste fiskebestandene er i kjempegod forfatning. Båtene er topp moderne og vi har skiftordning slik at sydenturen i juli kan planlegges allerede i januar. Inntektene har vært gode de siste åra. Vi er en fullstendig subsidiefri næring uten nettolønnsordning og diverse goder. Og trenger ikke respirator fra Staten for å overleve. Jeg har ikke så mye kjennskap til hva dere plattformarbeidere gjør til dagen, men om bord på fiskebåten jeg jobber er dagliglivet kort fortalt slik: Skal du være Skipper, styrmann eller maskinist må du ha seks års utdanning. De to siste på teknisk fagskole for vi opererer det siste av teknisk utstyr. Slik som lav og høyfrekvens sonarer, høy og lavfrekvens ekkolodd med opp til 5 forskjellige frekvenser, strømmåler, radar, gps, kartmaskiner og ais. Du må kunne bruke dybdesensor, fangstsensor, tråldørsensor, tråloye og trålsonar. Du må kunne navigere på havet og langs kysten til alle årstider og i all slags vær og vind. Du må føre fangst dagbok, dekk dagbok, radiodagbok, søppeldagbok, oljedagbok og maskindagbok. Alle opplysninger blir kontrollert av myndighetene ved fiskeridirektoratet og kystvakten. Ukorrekte opplysninger kan føre til inndragelse av fiskerettigheter, bøter og fengsel. Du må kunne jobbe med alle typer tauverk og man må kunne knuter, spleising, bøting og håndtering av nøter og trål. Not og trål må være tipp topp for å tåle belastningen på mange hundre tonn. Nøtene og trålene vi bruker er for øvrig på størrelse med flere fotballbaner og krever mange års erfaring for å forstå

---

<sup>6</sup> Leserinnlegget er nedkortet og redigert, men der er ikke lagt til noe av u.t. Det kan leses i sin helhet på Sildelaget sine nettsider. Hentet 10. juni 2011, fra sildelaget <http://www.sildelaget.no/ShowArticle.aspx?idx=NORNyhetsartiklerActive&ArticleId=23376>

oppbyggingen. Videre må du kunne operere vinsjer og kraner med flere tonns løftestyrke. Disse må også smøres og vedlikeholdes kontinuerlig. Det hydrauliske anlegget om bord må du kunne operere og vedlikeholde daglig. I tillegg til hjelpemaskiner og hovedmotoren på opptil 10 000 hestekrefter. Hundrevis av mil ifra land må man også ofte improvisere hvis maskinutstyr svikter. Det er mat til mennesker vi fisker så renhold er ekstremt viktig. Fisketanker, dekk, innredning, pumper og kar må holdes kjemisk rent hele tiden. Siden vi er så isolert fra samfunnet til tider, må alle om bord være opplært til å slukke og bekjempe brann, kunne førstehjelp og livredning. Man må kunne operere mob båt, oppblåsbare livredningsflåter, livbøyer og lys, kasteliner og nødraketter/bluss. Du må kunne med siste skrik i radioutstyr som nødpeilesender, radartransponder, vhf, mf/hf radio, uhf, telex, inmarsat c, inmarsat a, sattelittlf osv. Man må kunne skrive rapporter til rederi, leverandører og myndigheter. Og ellers kunne med en PC, slikt som å lagre og flytte filer, sende og motta e-post. Ikke minst kunne ordne en PC som har låst seg eller kræsjet. Du må kunne lage sunn og energirik mat til mange sultne personer i til tider svært bevegelige omgivelser. I forbindelse med fiskeri i utlandske farvann må man kunne godt engelsk.

Man må kunne meteorologi og kunne forutse vær flere døgn på forhånd. Man må hele tiden være oppdatert på regler, lovendringer og reguleringer i forbindelse med fiskeriene. På fiskefeltet skjer det noe hele tiden og man må være våken og topp konsentrert for å få ting til å gå på skinner. Du må være tålmodig og ofte vente i et uendelig antall timer på rette fiskestimen. Du får reise rundt i hele Norge.... Og iblant til Danmark, Tyskland, Sverige, Nederland, Skottland, England, Irland, Island eller Færøyene. Du får ta del i fantastiske opplevelser som, storm og uvær, store fangster som fosser på sjøen, hval som nysjerrig svømmer rundt båten for å få seg en matbit. Vanvittige mengder med sjøfugl i samme ærend som skriker etter rettferdighet. Fiskefelt med kanskje opp mot hundre båter på ett sted i kamp om de beste fiskestimene. Om natten er det som å seile innover mot en stor by. Samhold og samarbeid med mennesker som man kun finner på svært få arbeidsplasser. Det kan være hektisk og slitsomt, men spenningen utfordringen og friheten man opplever gjør at vi alle synes det er verdt et liv på havet. Opplevelsen av å sette kursen mot land lastet med sild, kolmule eller hva det måtte være etter en intens jakt og hardt arbeid kan kanskje bare slås av gleden det er å møte dine nærmeste igjen etter endt økt på havet. Med dagens gode kontroll og forvaltning vil dette yrket også vare i det uendelige Men ellers da? Hvordan går det på plattformen? E det nåkke borring?"

### 3. Case: Havfiskeflåten i Austevoll

Denne oppgaven er avgrenset til å omhandle den havgående flåten i Austevoll kommune og de skipperne som reiser i denne, samt lærere, studenter og elever ved Austevoll videregående skule og maritime fagskule. Her følger en geografisk, historisk, faktabasert og tidvis fargerik beskrivelse av Austevoll kommune, havfiskeflåten og ringnotsnurpere.

#### 3.1 Austevoll - øyriket i havgapet

Austevoll kommune består av 667 øyer, holmer og skjær. På 9 av disse øyene bor kommunen sine vel 4500 innbyggere. Kommunen har kommunikasjon både til Bergen og Fitjar med ferje og har anløp av hurtigbåt til Bergen og Stavanger.

Austevoll har en lang og sterk tradisjon for fiskeri og næringsdrift knyttet til havet. Fiskeri og aktivitet på sjøen har i århundrer vært grunnpilaren i næringlivet i kommunen og Austevoll kommune er i dag blant de fremste fiskerikommunene i landet. Det har i alle fall i perioder bodd folk på Austevollsøyene fra de eldste tider for folkesetning, langt tilbake i steinalderen. Det er funnet fiskeredskaper fra de tider. Det ser ut som notfisket har vært drevet lenge i Austevoll og redskap er blitt funnet så langt ned som til 1669, og da mener forfattere av Austevollsoga (1986) at den type fiske har blitt drevet i mange år før det (Tufteland, Solbakken & Fagerbakke, 1986). Svikt i vintersildfiske på slutten av 1950 tallet førte til en stor omstilling når det gjaldt båter, redskaper og fiskefelt. Krisen i vintersildfiske førte til ny vekst og teknologisk utvikling. Nytt utstyr revolusjonerte arbeidsprosessene og det moderne ringnotfisket fulgte i kjølvannet av hydrauliske kraftmaskiner. I motsetning til andre kystkommuner skal antallet fiskere i Austevoll ha holdt seg stabilt gjennom krisen med vintersildfisket. Og Austevollsflåten var raskt ute og tilpasset seg den nye teknologien. Gamle båter ble ombygd og nye stålfartøy ble sjøsatt (Johansen, 1990).

I dag er det fiskeri, offshore og havbruk som er kommunen sine største næringer. Kommunen har 25 havgående ringnotbåter. De utgjør omtrent 30% av ringnotkapasiteten i landet. Det finnes i tillegg mange mindre båter (Austevoll kommune, Austevoll Næringsråd). Av landets 35 største ringnotrederi er 9 av dem tilhørende i Austevoll kommune.<sup>7</sup> Austevoll sin

---

<sup>7</sup>Tallene hentet 10. juni 2011, fra fiskebåt.no [http://www.fiskebat.no/files/documents/35\\_store\\_09.pdf](http://www.fiskebat.no/files/documents/35_store_09.pdf)

ringnotflåte fisket i 2010 for over 1.3 milliarder kroner mot litt over 1 milliard året før. 2011 ser også ut til å bli et godt år for flåten (Hagenes, 2011). De viktigste fiskeslagene for kommunens havgående flåte er er pelagiske arter som makrell, sild, lodde og kolmule.

Kommunen har en videregående skole med tilbud innenfor fagene *fiske og fangst* og *matrosfaget*. Kommunen har og en maritim fagskole som utdanner skipsførere som gir øverste sertifikat i henhold til internasjonale krav. Skolene er lokalisert sammen og har felles ledelse og administrasjon.

Fiskerimiljøet i Austevoll er som et ”samfunn i samfunnet”, og har en felles kultur som skiller seg fra kulturen rundt. Miljøet bindes sammen av en felles identitet som skapes gjennom felles opplevelser og styrkes av å holde andre utenfor og bruke begrep og sjargong som skiller ”oss” fra ”andre”. De som er utenfor er ”landkrabber” og blir du spurt om du har vært på kolmula så spør de egentlig om du tåler ekstreme værforhold og fiskeri under forhold de fleste ikke mestrer. Det er en ”test” på om du er en ekte fisker. Deltakelse på ”kolmula” er slik en måte å få innpass og bli inkludert i miljøet på. Medlemmer sosialiseres gjennom delte normer og verdier. De har felles mål og strukturen på båtene er lik og de arbeider på samme område selv om de er på ulike båter.

Historiker Nils Rune Langeland (2007) besøkte Austevoll og intervjuet blant annet ordføreren og Vibeke (rederdatter, butikkeier og en ressursperson i kommunen). I artikkelen ”Vikingbøle i havgapet”<sup>8</sup> beskriver han kulturen han møtte i fargerike ordlag. Selv om jeg som Austevolling ikke er enig i alt han skriver så gir artikkelen likevel et inntrykk av hvordan kommunen oppleves av utenforstående og noen av hans beskrivelser må jeg innrømme at det er lett å kjenne seg igjen i, og beskriver godt noen av de kulturelle særtrekkene en kan finne i Austevoll. Her er utdrag fra hans artikkel:

Ho viser stor innsikt i det lokale næringslivet og hyllar arbeidsmoralen og den kapitalistiske kreativiteten. Men når det kjem til identitet, er ho heilt kompromisslaus. Den akademiske dannelseskulturen er eit trugsmaal mot dei livsviktige demokratiske verdiane på Austevoll. Kunsten å fortøya ein fiskebåt er viktigare enn å ha lese Dostojevskij, slår ho kontant fast. Ho legg med glød i blikket ut om kor sexy ho synest fiskarar og sjøfolk er. Jentene her ute blir «mo i kneo» når fiskarane kjem

---

<sup>8</sup> Innlegget kan leses i sin helhet på Dag og tid sine nettsider. Hentet 10. juni 2011, fra dag og tid <http://www.dagogtid.no/nyhet.cfm?nyhetid=1006>

tilbake i dei høgteknologiske ringnottrålarane som har sopa fiskefelta på verdshava. Igjen og igjen understrekar ho kor viktige likskapsideala er, og den folkelege arbeidsetikken – å vere «ein av karane» og ingen sofareiar same kor mykje ein eig.

Han avsluttet artikkelen slik:

Er det slik i alle småsamfunn, undrar eg meg. Eller kanskje austevollingane knapt har bruk for formelle styringsorgan? Stader som Austevoll er ikkje lenger berre tett integrerte bygdesamfunn i den norske utkanten. Dei er i ferd med å stikke av, rett og slett kaste loss. Det er ikkje berre einskildpersonar som gjer det, men også heile lokalsamfunn skimtar fridomen og rikdomen for seg åleine. Det er som den friske vinden, det rosa havlyset ber med seg ein lokkande sirenesong frå eventyret i den globale kapitalismen der ute. Formaningane frå Oslo kjennest underleg makteslause her ute. Det er som om den litterære nasjonalkulturen blæs av dei harde granittknausane. Det er noko tidlaust her. Austevoll er eit arkaisk stammesamfunn inngjerdt av bruer. Eg har vitja eit vikingbøle ute i havet som sit på ein gullskatt av fisk og olje. «Det er ikkje berre for å tene pengar at vi legg ut på havet», formanar ordførar Njaastad meg. «Det er eventyrlysta, ikkje undervurder den!»»

## 3.2 Ringnotsnurpere

Båtene i Austevollsflåten jeg har avgrenset oppgaven til er ringnotbåter, noen med kombinert ringnot og kolmuletrål. De er avansert teknologisk og har utstyr i styrhus og på dekk som krever mye kompetanse og ferdigheter. De fleste båtene har et mannskap på 18 personer fordelt på to skift. Dager om bord fordeles jevnt mellom de to skiftene. Offiserene er skipper, styrmann og maskinsjef. Disse må ha sertifikat i henhold til kravene i STCW konvensjonen. Fiskere har lavere krav til kompetanse og utdanning og kan i teorien være uten fagutdanning så lenge de har sikkerhetskurs. Videre følger ansvarsfordeling blant offiserene om bord på en kombinert ringnot og kolmuletråler slik jeg har fått det beskrevet av en overstyrmann.

Skipperen er øverste myndighet om bord og bestemmer i utgangspunktet alt. Han har uinnskrenket ansvar og myndighet til iverksette alle nødvendige tiltak med hensyn til sikkerhet for skip og mannskap, unngå forurensing og sikre effektiv drift av fartøyet. I bestemte situasjoner kan dette bety å avvike fra dokumenterte prosedyrer, lover og

forskrifter. Han styrer båten under fiske. Overstyrmannen er skipsførerens stedfortreder og rapporterer til skipsføreren. I tillegg til navigasjonsvakt tilrettelegger overstyrmannen arbeidsrutiner på dekk. Styrmannen er sikkerhetsoffiser, og har ansvaret for sikkerhetsutstyret og utfører inspeksjoner iht SOLAS. Han er ansvarlig for Brann og MOB- (mann over bord) mønstring/øvelse. Han har ansvaret for riktig klargjøring av bruket før setting og hovedansvaret på dekk under tråling. Han er ansvarlig for oppfølging av skipsmedisinen i henhold til datasystemet. Og han har ansvar for at renhold og smørerutiner av alt dekkstutstyr blir utført regelmessig. Han skal fylle ut avviksrappporter ved ulykker og ellers gjøre oppgaver etter skipsførerens anvisning. Styrmannen rapporterer til overstyrmannen og utfører arbeidsoppgaver etter hans anvisning. Maskinsjefen er underlagt skipsføreren, og er sammen med overstyrmannen en del av skipsledelsen. Hans hovedoppgaver er å ha det overordnede ansvar for operasjon og vedlikehold av maskin/tekniske/elektriske installasjoner, og å rapportere til skipsføreren. Resten av mannskapet inkluderer maskinist, stuert og 3 fiskere.

## 4. Metode

### 4.1 Case studie

Dette forskningsprosjektet er en case studie med havfiske i Austevoll som case. Yin (1994:13) har definert case studie slik: *"A case study is an empirical inquiry that - investigates a contemporary phenomenon within its real-life context, especially when - the boundaries between phenomenon and context are not clearly evident"*. Slik er det også med mitt case. Lover, regler og retningslinjer, og dermed stat og organisasjoner, påvirker hvordan sikkerhetsarbeidet er. Den enkeltes holdninger er preget av kultur, av utdanning og av de samme lover og regler. Case studie som metode er særlig sterk når man, som jeg, skal studere et fenomen i dybden (Jacobsen, 2005), når årsakssammenhengene er komplekse, og når en skal gi svar på hvorfor og hvordan spørsmål. Case studier egner seg også om en skal beskrive hva som er spesifikt med det en studerer (Jacobsen, 2005), i mitt tilfelle sikkerhetsarbeidet på havgående ringnotsnurpere. En annen styrke med case studier er at det er mulig å la analyse og tolkning av data gå parallelt med innsamlingen av disse. Dermed er det mulig å få en vekselvirkning mellom teori og empiri der disse gjensidig kan opplyse hverandre. I mitt case bruker jeg eksisterende teori for å forklare mine funn og fenomener innenfor mitt case. Dette kaller George og Bennet (2005) for disiplinert konfigulative case studier.

Som en følge av de uklare grensene til omgivelsene fenomenet som jeg skal studere har, blir det min oppgave å definere det caset jeg skal studere nærmere. En definering av caset vil naturlig nok samtidig bli en begrunnelse for hvorfor jeg har valgt å samle inn de data jeg har valgt. Jeg har valgt å gjøre et kvalitativt casestudie. En kvalitativ analyse av et studieobjekt som er avgrenset i tid og rom. Et case skal være noe som er spesielt og har en spesiell kontekst (Jacobsen, 2005). I mitt tilfelle har jeg den havgående ringnotflåten i Austevoll kommune som utgangspunkt. Det kaller Jacobsen (2005) for en kollektiv enhet. Så innenfor caset har jeg valgt ut enheter som skal hjelpe meg å belyse problemstilling. Jeg kunne ikke intervjuer alle som jobber på de ulike båtene i kommunen, det ville sprengte rammene for en masteroppgave. Så jeg har avgrenset meg til 4 båter og snakket med skippere på disse båtene. (De reiser også noen ganger som overstyrmenn). Videre ville jeg snakke med elever og studenter som er i et utdanningsløp og som vil bli fremtidens skippere, for å se om det var



store forskjeller og endringer i holdninger til sikkerhetsarbeid. Jeg ville også intervjuere lærerne som har faglig ansvar for undervisningen i sikkerhet og slik få tilført en ekstra dimensjon i undersøkelsen. Så jeg har avgrenset oppgaven til å intervjuere 4 offiserer på de store ringnotbåtene og 9 elever, 6 studenter og 3 lærere på Austevoll vidaregåande skule og Austevoll maritime fagskule.

Gjennomføring av et kvalitativt casestudie kan foregå i faser. I første fase orienterer en seg om caset. Denne fasen handlet for meg om å orientere meg om forskning på sikkerhet i fiskeflåten og annen maritim virksomhet, samt å øke min kulturelle forståelse for miljøet jeg studerer. Fase to er systematisk innhenting av data og analyse av datamaterialet, denne fasen inkluderte for meg gjennomgåelse av internasjonale avtaler, lover og forskrifter fra norske myndigheter, samt en rekke intervju. Videre drøftes og analyseres funnene opp mot teori som er valgt som relevant, i betydningen at den kan brukes til å forklare og forstå funnene (George & Bennett, 2005).

## 4.2 Kulturell kompetanse og forforståelse

For at jeg som forsker skal kunne vite hva jeg skal spørre etter, og hvordan jeg kan forstå de svarene jeg får, trenger jeg mer enn en problemstilling. Jeg trenger kunnskap om det feltet jeg skal studere; kulturell kompetanse. Og en bevissthet om min egen forforståelse (Malterud 2008). Forforståelse og kulturell kompetanse smelter over i hverandre. Forforståelsen er som en ryggsekk av forståelser som jeg bærer med meg inn i forskningsprosjektet. Disse preger hva jeg ser. Min forforståelse er preget av at jeg har vokst opp i Austevoll, i den kulturen som jeg beskriver i oppgaven, og av at min familie er og har vært tilknyttet den næringen jeg studerer. Men denne forforståelsen gir også en kulturell kompetanse. Jeg forstår den kulturen jeg skal studere, jeg *kan* den. Utfordringen er å være bevisst denne forforståelsen slik at den ikke blokkerer for viktige funn.

Selv om jeg kjenner kulturen måtte jeg arbeide for å oppnå nødvendig kulturell kompetanse. Jeg har samlet denne gjennom å lese andres forskning på sikkerhet i en maritim kontekst. Jeg har lest samling av alle fiskerirelaterte artikler i lokalavisen de siste årene for å bli bedre kjent med fiskerikulturen i mitt lokalsamfunn. Jeg har hatt samtaler i lokalmiljøet og med ressurspersoner for å undersøke om tema er relevant, og om det er sannsynlig at jeg vil få

interessante funn. Jeg har lest kulturhistoriske bøker om fiskerinæringens historie i Austevoll. Jeg har orientert meg om hvordan næringen er organisert, fra lovverk og forskrifter til kvotetildeling og eierskap og struktur i flåten. Jeg har også satt meg inn i hvordan utdanningen er organisert og hvilke alternative utdanningsveier som finnes, samt krav til sikkerhetsopplæring og kurs via utdanningsinstitusjonene. Jeg har brukt utallige timer på sjøfart- og fiskerifaglige sider på internett og jeg har deltatt på en to dagers konferanse i regi av maritimt medisinsk senter om innføring av MLC.

Objektivitet er viktig i all forskning. Fullstendig objektivitet er ikke mulig. Alt vi gjør som forskere er basert på vårt faglige ståsted og forforståelse for fenomenene vi studerer. Analysen av sikkerhetskulturen i havfiskeflåten er fortolkende vitenskap på leting etter mening og er derfor preget av min forståelse og hva jeg vektlegger. Det er alltid en fare for at en kan bli for nær og dermed lite objektiv i vurderingene. Fossaskaret (2010) bruker begrepene observerende deltaker og deltakende observasjon som to betegnelser på forskerroller. En deltakende observatør kommer ”utenfra”, men deltar i miljøet han/hun skal studere for en tidsbegrenset periode. Hadde jeg reist ut med en av fiskebåtene ville jeg falt i den siste kategorien fordi jeg ikke naturlig tilhører mannskapet og ville derfor vært med i et ukjent miljø for å observere og forske. Å være observerende deltaker er når et medlem av det som skal studeres tar på seg en forskerrolle for å undersøke et fenomen eller et case, slik jeg gjør i dette tilfellet. Jeg er deltaker gjennom min oppvekst i det samme lokalsamfunnet som jeg studerer og jeg har nærhet og familietilknytning til både rederi, aktive fiskere og den maritime utdanningsinstitusjonen i kommunen. Men som voksen fagperson har jeg ikke noen direkte erfaringer eller tilhørighet til fiskerinæringen eller arbeid om bord i fiskebåter og er slik sett ikke deltaker likevel. Men min tilknytning og de uklare grensene mellom deltaker og observatør i denne sammenhengen gjør at jeg har hatt noen runder med diskusjon og refleksjon om hvordan det kan påvirke datainnsamling og analysen min. Jeg har for eksempel bevisst valgt ut informanter som jeg ikke har nært slektskap eller vennskap/relasjoner til.

Min vurdering er at jeg i arbeidet med denne oppgaven har nytt godt av rollen som ”innsider”. Jeg vet allerede hvem som jobber hvor og hvilken utdanning de har, og vet hvem jeg skal spørre for å få mer informasjon om hvem som kan brukes til informanter. Jeg har også som austevolling fått tildelt tillit fra alle mine informanter. Jeg har ikke en gang fått fullført min innledning til intervjuene om etikk og anonymitet i forskning og hva oppgaven skal brukes til, og deres rettigheter som informanter, før jeg har blitt avbrutt med uttalelser som : ”eg stoler

på deg, spør om kva du vil". En slik uforbeholden tillit gir også meg et særlig ansvar som forsker for hvordan jeg behandler og presenterer resultatene fra intervjuene. Og for hvordan jeg fremstiller og bruker deres uttalelser, at de ikke tas ut av sammenheng eller brukes på en manipulerende og dermed uetisk måte for. For, for eksempel, å "fremme" noe jeg spesielt vil formidle eller vektlegge. Jeg har valgt å presentere resultatene gruppevis og ikke presisere hvem av de ulike informantene som har sagt hva. De vil selvsagt kjenne igjen sine egne utsagn, men ellers har jeg forsøkt å anonymisere så langt som det er mulig og fokuset mitt er på hva de som representanter for en gruppe mener, ikke som privatpersoner. Noen av informantene er enklere å identifisere enn andre og derfor har jeg kontaktet de det gjelder på nytt for å få bekreftet at jeg kan bruke informasjonen jeg fikk i intervjuene med dem.

Jeg har fått tilgang til kontorplass på den maritime fagskolen og har fått delta i miljøet der, og lytte til korridorprat og snakke med lærere utover de jeg har intervjuet om tema og problemstilling. Det har hjulpet til å gi meg en oversikt over et for meg nytt fagfelt og en ny bransje og jeg har fått tips og informasjon på en uformell måte. Og det har gitt meg enkel tilgang til elever og studenter. At min far er rektor og min mor rådgiver på skolen kan selvsagt ha bidratt til at ingen ville si nei til meg når jeg henvendte meg om intervju, men inntrykket mitt er at alle på skolen har en genuin interesse for fiskeri og alt som omhandler fiskerinæringen, og at de ville ha hjulpet enhver som kom og spurte om intervju. Men det kan selvsagt ha vært enklere for meg enn andre.

#### **4.2.1 Stein på stein**

Mottiltak mot at forforståelsen får dominere er transparens. Jeg har et ønske om at det skal være høy grad av transparens i min prosess. Særlig fordi jeg har en tilknytning og nærhet til caset jeg studerer. Derfor vil jeg at alt jeg har gjort og metodene jeg har valgt for å komme frem til mine resultater og analyse skal være lett å følge og forstås for leseren. Å vise alt jeg har gjort er en måte å være ærlig på, og en måte en kan kontrollere om forforståelsen min har fått dominere i presentasjon av resultat, i analyse og konklusjon. Transparens kan slik sees på som en sikkerhetsventil i forskningen. Dette inkluderer selvsagt hvordan jeg velger å bruke andres forskning og teoribidrag. Min forskning bygger på annen forskning og teori, jeg legger "stein på andres steiner". Det at andre forskere har oppfylt kravet til transparens gjør at jeg

kan få mulighet til å bygge på og lære av deres fremgangsmåter innen samme eller lignende felt.

Min teoretiske referanseramme (Malterud, 2003) er formet og preget av studiet jeg tar, som omhandler sikkerhet og risiko i en samfunnsfaglig perspektiv, men også i et organisasjonsteoretisk perspektiv. Jeg har spesialisering innen sikkerhetsledelse på masterstudiet, det inkluderer fag som beslutninger i krise, sikkerhet og organisasjon og HMS-ledelse. Jeg har og en ekstra interesse for hvordan ledelse og myndigheter har innvirkning på sikkerhetsarbeid. Det har ledet meg til å stille de spørsmålene jeg gjør og hvordan jeg går frem for å få svar. Mine teorivalg og fokus på sikkerhetskultur, risikopersepsjon og risikotermostatmodell har fått konkret betydning for hvordan jeg har valgt å utforme mine intervjuguides og hva jeg ønsker å få svar på. Teorien vil jeg redegjøre for i kapittel 5.

Jeg har brukt andres forskning som grunnlag for utarbeidelse og kvalitetssikring av intervjuguidene. Jeg har sammenlignet mine guider med andres, samtidig som jeg har utformet dem slik at de hjelper meg å samle inn de data som er relevant for mitt case og min problemstilling. Jeg har hatt tilgang til spørreskjema brukt av Lie et al. (2005) og Håvold (2010) i deres forskning på sikkerhet på fiskefartøy. Oltedal og Engen (2009) sin undersøkelse om ledelsens betydning for sikkerhetskultur og sikkerhetsarbeid i norsk shippingindustri, og deres bruk av sikkerhetsdimensjoner for å indentifisere en sikkerhetskultur. Sammen med Flins (2007) dimensjonskategorier, samt Zohars (2003) forskning på hvordan ledelsen i hierarkiske organisasjoner kan brukes som utgangspunkt for å forbedre sikkerhetsarbeidet på ”arbeidernivå”, har også vært nyttige kilder i utarbeiding av mine intervjuguides. Intervjuguidene ligger som vedlegg 1.

### 4.3 Metodetriangulering

Metodetriangulering defineres av Denzin som en kombinasjon av metodologier ved studier av samme fenomen (referert i Ellefsen, 1998) Triangulering brukes om kombinasjonen av forskjellige elementer i en forskningsprosess, for eksempel en kombinasjon av datainnsamlingsmetoder eller analysemetoder. Det kan også omfatte bruk av ulike typer data flere forskere og ulike teorier og/eller metoder (referert i Ellefsen, 1998). Triangulering kan brukes både som et valideringsinstrument for å styrke funn og overkomme svakheter ved at kun en metodetilnærming har vært brukt, men også som et metoderedskap for å få flere

perspektiver på samme fenomen (Ellefsen, 1989). Jeg har hovedsaklig brukt persontriangulering (Ellefsen, 1989) som innbefatter data innhentet fra ulike personkategorier. I mitt tilfelle, elever, studenter, lærere og skippere. Å samle inn data på denne måten gir meg en mulighet til å oppdage hva som er felles på tvers av de ulike kategorier og hensikten vil være å validere funnenen mine (Ellefsen, 1989). I tillegg vil eventuelle ulikheter være gode utgangspunkt for drøfing og analyse. Jeg har også gjort bruk av intrametodisk triangulering (Ellefsen, 1989), som er en betegnelse på å bruke to eller flere metoder innenfor samme tilnærming. I mitt tilfelle har jeg innenfor en kvalitativ tilnærming tatt i bruk ulike former for intervju og datainnsamling fra dokumenter. Jeg har valgt å bruke metodetriangulering fordi årsakssammenhengene i caset mitt er komplekse og mangeartede. Derfor er det ikke bare lurt å kombinere ulike teoretiske perspektiv slik jeg har gjort i utvalg av teori, men også å ha ulike tilnærminger eller metoder for å få en bedre og mer allsidig belysning av fenomene jeg skal studere. Jeg håper at triangulering vil bidra til en større bredde og at sammenfallende funn styrker tilliten til mitt forskningsprosjekt.

Jeg hadde en antakelse om at mine informanter hadde ulike erfaringsnivå og at jeg vil få ulike type kunnskap fra de ulike type informanter. Jeg valgte derfor å tilnærme meg informantene på ulike måter for å få tilgang til den informasjonen jeg søker hos informantene. Jeg tenker også at noen informanter er mer sentrale enn andre og intervjuvalgene mine speiler denne ”rangeringen” av informantene.

#### **4.3.1 Dokumentundersøkelse**

En dokumentundersøkelse innebærer en studie av dokumenter, tekster, statistikker o.l utarbeidet av andre. Når en bruker dokumenter som datagrunnlag, er det viktig å tenke på tilgang til dokumentene, i hvilken grad kildene er pålitelige og hvordan dokumentet passer til min problemstilling (Jacobsen, 2005). Jeg har brukt en rekke dokumenter som en del av mitt datamateriale. Dette inkluderer lover, forskrifter, internasjonale avtaler og konvensjoner som alle er tilgjengelig på nettsider. Jeg har også gjennomgått flere ulike forskningsrapporter og rapporter som inkluderer statistisk materiale samlet og utarbeidet av andre, som jeg har fått tilgang til gjennom universitetets bibliotek og via veileder. I tillegg har jeg brukt læreplaner, rundskriv, offentlig utredning og rapporter fra myndighetene. Utvelgelsen har delvis vært preget av ”snøballmetoden”, jo mer informasjon jeg samlet inn jo flere dokumenter fikk jeg

kjennskap til og anledning til å integrere i mitt datamateriale. Påliteligheten til kildene ansees å være høy. Jeg har brukt offentlig utarbeidet lover og forskrifter og de internasjonale avtalene som vårt nasjonale regelverk skal være i samsvar med. Jeg har hovedsaklig hentet den nettbaserte informasjonen fra nettsider til norske myndigheter og spesialiserte FN organ som IMO og ILO. Forskningsrapporter og artikler kommer fra kjente forskere som tilhører fagmiljøer knyttet til universitet og høyskoler, eller som brukes i pensum på dette masterstudiet. En del har jeg fått anbefalt av min veileder og annet har jeg funnet frem til gjennom litteraturlister og henvisninger i andres rapporter.

Jeg valgte denne metoden for å klare å svare på min problemstilling. Jeg prøver å finne en sammenheng mellom sikkerhetsarbeidet om bord i fiskefartøy og myndigheters regulering. Jeg ser på hvordan myndighetsregulering og fokus på sikkerhet i utdanningen påvirker enhetene i mitt case og hvordan spesielle egenskaper som struktur og kultur i casets enheter fremmer eller hemmer det systematiske sikkerhetsarbeidet som regulering forsøker å sikre. Uten kjennskap til innhold og krav i lover, forskrifter, læreplaner og internasjonale avtaler kan jeg ikke vise om de har hatt innvirkning på sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten.

### **4.3.2 Gruppeintervju**

#### *Strukturert gruppeintervju,*

Et intervju kan ha ulike grader av åpenhet. Fra helt åpent med preg av en samtale uten begrensninger eller styring fra forsker til strengt strukturert med spørsmål som skal besvares i en fast rekkefølge (Jacobsen, 2005). Når jeg skulle gjennomføre intervju med elever på Austevoll vidaregåande skule valgte jeg å gjøre et strukturert gruppeintervju. Slik at jeg på kort tid ville nå flest mulig. Ulempen med et slikt intervju er at jeg ikke får informasjon utenom det jeg spør om. I tillegg ville jeg at dette skulle skje i en stor gruppe og at de skulle skrive inn egne svar underveis av praktiske årsaker. Jeg ville ikke klart å registrere svarene til alle ni elevene samtidig. Slik fikk dette intervjuet også preg av å være en liten spørreundersøkelse. Min intensjon var derfor å gjennomføre et meget strukturert intervju med hele klassen samtidig, hvor jeg gjennomgitt spørsmålene samtidig som de noterte svar på egne ark. Jeg var ute etter å få et inntrykk og noen tendenser som omfattet forventinger, bevissthet og tanker knyttet opp mot sikkerhet i denne gruppen som har liten erfaring fra flåten, men

som har gjennomført to år i videregående opplæring. Spesielle kjennetegn med gruppeintervju gjøres rede for i neste avsnitt.

### *Åpent gruppeintervju*

Gruppeintervju er enkelt sagt når flere intervjues samtidig (Jacobsen, 2005). Guldvik (2002) skriver at for at gruppeintervju skal fungere så kreves det at gruppen har en tilnærmet balansert maktstruktur og at alle føler seg trygge nok til å delta. Videre sier Gulvik (2002) at styrken med gruppeintervju er at enighet og uenighet kommer frem og kan bidra til fruktbare diskusjoner i gruppen som gir forskerene informasjon som ikke ville kommet frem i et individuelt intervju. Det gir også rom for at gruppens medlemmer kan supplere hverandres svar, rette på og bekrefte. Svakheter med gruppeintervju er at en skjev dominans i gruppen kan føre til at noen ikke får uttalt seg, spesielt vil dette gjelde om gruppen er sammensatt av personer som ikke er likestilte og homogen i betydningen at de har lignende bakgrunn og posisjon (Guldvik, 2002). Jeg satte sammen en gruppe med seks studenter, ikke to studenter, to lærere og to skipper for eksempel. Det tenker jeg ville blitt en heterogen gruppe hvor jeg ikke ville fått frem studentenes synspunkt. Jeg intervjuet heller ikke skipperne i en gruppe siden en for ”sterk” gruppe kan overstyre meg som forsker og jeg kan risikere å ikke få den informasjonen jeg trengte for å svare på problemstilling. Gruppestørrelse vil ha stor innvirkning på hvordan utveksling av synspunkter foregår (Jacobsen, 2005). Jacobsen (2005) sier at en for stor gruppe kan føre til at det blir flere diskusjoner samtidig og det er enklere for noen å skjule seg og ikke bidra, mens en for liten gruppe ikke vil gi den samme bredden i synspunkt og meningsutveksling. Men størrelsen avhenger også av homogenitet og ressursene til de enkelte. Jeg hadde ikke kjennskap til de ulike studentenes bakgrunn og kunne ikke velge på det kriteriet. Jeg forholdt meg derfor innenfor det som Jacobsen (2005) omtaler som optimal størrelse; 5-8 personer. Det var seks studenter på andre studieår på Austevoll maritime fagskule med fagbrev som fiskere og det ble derfor en naturlig måte å velge ut gruppens medlemmer på. Jeg var også oppmerksom på at gruppen var homogen og medlemmene forholdsvis likestilt. Likestilt i at de er lik i alder, hadde omtrent like lang erfaring fra flåten og var på samme sted i et utdanningsforløp og hadde samme fagbrev.

En viktig grunn til at jeg valgte gruppeintervju med studentene var at jeg ikke ville at de skulle komme til individuelle intervju og oppfatte situasjonen som en ”muntlig eksamen” eller et intervju for å sjekke deres kunnskaper og faglige nivå. Videre ville jeg nå flere informanter

samtidig og slik spare tid. Valg av intervjuform er også basert på den rangeringen av informanter jeg nevner ovenfor. Rangering da med tanke på erfaring og kunnskap. Jeg valgte et åpent intervju fordi jeg ville høre om studentenes erfaringer og refleksjoner rundt sikkerhetsarbeid i flåten og sikkerhetsundervisningen på utdanningen, og jeg tenkte at et gruppeintervju ville skape rom for en slik refleksjon og diskusjon. Jeg tok likevel utgangspunkt i en intervjuguide med tema jeg ville berøre. Jeg måtte tenke spesielt på at alle skulle få anledning til å delta, men samtidig ville jeg ikke presse noen av dem og gi dem følelse av ubehag. Jeg tok i bruk båndopptaker i dette intervjuet for å være fri og deltakende i gruppesituasjonen og ikke sitte opptatt med nesen i egne papirer.

### **4.3.3 Seminstrukturerte individuelle intervju.**

Denne formen for intervju er hensiktsmessig når forskeren er interessert i hva det enkelte individ sier og hvordan de fortolker og legger mening i et spesielt fenomen (Jacobsen, 2005). I dette tilfellet er fenomenet sikkerhetsarbeid på fartøyene. Jeg valgte åpent intervju for å ikke begrense informasjonen jeg fikk til det jeg ville ha svar på på forhånd. Som eksperter vet de mer om hva som har betydning for sikkerhetsarbeidet enn jeg gjør. Jeg hadde intervjuguiden som utgangspunkt for tema jeg ville berøre i intervjuene, men var åpen for å følge nye retninger i intervjuet basert på de enkelte informanternes uttalelser og meninger. Informantene jeg valgte å intervju på denne måten er alle meget erfarne på sine fagfelt og/eller har roller/posisjoner som gjør de spesielt verdifulle som informanter. Det viktige i disse intervjuene var å gi rom til informantene for at de kunne snakke fritt og dele av sin omfattende kompetanse, erfaring og kunnskap. Så å sette av tilstrekkelig med tid og være lyttende og stille åpne spørsmål var viktig i disse intervjuene. I samtale med lærerne tok jeg notater underveis. Med skipperne brukte jeg båndopptaker. Dette for å være mindre ”offisiell” og lage rom for en uformell stemning i intervjuene og samtidig sørge for at jeg ikke var hemmet av å skrive notater og kunne følge opp uttalelser på en bedre måte.

Jeg har kartlagt sikkerhetsarbeidet om bord hovedsakelig gjennom analyse av informantens uttalelser og fortellinger om hva som gjøres på fartøyene. Jeg kunne ha valgt observasjon, men det var ikke mulig da båtene hadde fisket sine kvoter og lå i havn i mars da jeg begynte arbeidet med intervjuene. I tillegg er det ingen kvinner på noen av båtene og det er ikke sikkert at jeg ville fått observasjoner som er naturlige. Fordi jeg som kvinne, og som ”HMS-



person” ville ha kunnet påvirke både den naturlige omgangsformen og sikkerhetsatferden om bord. Dessuten vet jeg ikke om jeg ville tålt å være med på kolmulefiskeri, som var det de reiste på i starten på året. Kolmulefiskeri er veldig værutsatt da det foregår vest om Irland. Det tar i følge fiskerne ofte litt tid før en blir vant med bevegelsen i båten og jeg kunne risikert å blitt sjøsyk og ikke fått observert noe.

Tabell 1 Oversikt over informantgruppe og intervjuform

	<b>intervjuform</b>	<b>Antall personer</b>	<b>Alderfordeling</b>
Elever	Strukturert gruppeintervju	9	Ca.17-19 (en på 41)
Studenter	Åpent gruppeintervju	6	Ca. 22
Lærere	Semistrukturert individuelle intervju	3	39-53
Skipperer	Semistrukturert individuelle intervju	4	36-41

## 4.4 Intervjuene

### 4.4.1 Strukturert gruppeintervju med elever

Jeg avtalte intervjutidspunkt med lærer og informerte elevene først når jeg kom inn i klasserommet for å gjennomføre intervjuet. Jeg kom inn i klassen i slutten av en time, jeg ”avbrøt” undervisningen og følte at jeg ikke måtte bruke for mye av undervisningstiden. Jeg opplevde at elevene ble urolige, det var spennende med en ny person og undersøkelse, og kanskje var det også en bonus å bli avbrutt fra faget de holdt på med.

Jeg hadde planlagt å gjøre et gruppeintervju, men i realiteten ble det nærmere svar på spørreskjema. Jeg fikk ikke gjennomgått et og et spørsmål, elevene ble opptatt av å lese skjema og skrive ned sine svar, og fokuserte ikke på det jeg sa. Spørsmålene var utarbeidet med tanke på at jeg skulle styre og ha deres oppmerksomhet og god tid på hvert spørsmål med rom for refleksjon og diskusjon i gruppen. I denne nye situasjonen var intervjuguiden/skjemaet ikke godt nok. Jeg hadde for mange delte spørsmål og det ble for utydelig hva jeg var ute etter og jeg kan ha brukt for avanserte og abstrakte begrep, noe som førte til at de derfor svarte litt ved siden av det jeg spurte om eller kun på ene delen av

spørsmål med flere ledd. I svarene har de brukt feil grammatisk form noe som gjør at jeg er i tvil om de har forstått og/eller lest spørsmålene godt nok.

Problemene med gjennomføringen av intervjuet har fått konsekvenser for hvordan jeg har brukt datamaterialet. Informantenes svar gav noen indikasjoner om sikkerhetsforventinger og sikkerhetsbevissthet og holdninger til sikkerhet fra denne gruppen. Likevel har jeg brukt resultatene med forsiktighet på grunn av svakhetene i intervjusituasjonen.

#### **4.4.2 Åpent gruppeintervju med studenter**

Jeg har intervjuet et utvalg på 6 studenter på TF2 nautikk med fagbrev som fiskere og planer om å jobbe i fiskeflåten. Jeg avtalte intervjuet gjennom deres hovedlærer. Han fant tidspunkt hvor alle seks var tilstede på skolen og da han tenkte at det var høyest sannsynlighet for at de ville samtykke til intervju. Han formidlet min forespørsel om intervju til dem, og jeg gav dem informasjon om tema for oppgaven min, hva jeg ville ha av informasjon av dem og hvordan denne informasjonen skulle brukes når vi møttes til intervju. Intervjuet ble holdt i et grupperom på den maritime fagskolen. Denne gruppen var samarbeidsvillig og åpen. Jeg presenterte de ulike temaene og bakgrunn for spørsmål og lot dem svare. Jeg ba om utdyping og eksemplifisering når jeg trengte mer informasjon og stilte noen ganger samme spørsmål på nytt med en annen formulering når jeg følte de ikke svarte på det jeg spurte om. Dette for å få presisert at de forsto mine spørsmål og for å unngå misforståelser. Av de seks var to veldig trygge og snakket mye. De var kunnskapsrike, faglig sterke og hadde meninger som de delte. To snakket middels mye og supplerte de to første. En snakket lite, men deltok litt mot slutten. Han samtykket og var enig i det de andre sa for det meste. En sa ikke noe selv om jeg forsøkte å inkludere han gjennom å få øyekontakt og spørre han direkte. De to som snakket mye var ikke dominerende i betydning at de ikke lot andre snakke. De ventet og så seg rundt før de svarte og gav rom for at de andre kunne delta. Studentene var også trygge nok til å fortelle om feil de hadde gjort, noe som jeg mener både viser at de var en gruppe hvor det var rom for det og at jeg som intervjuer klarte å skape en intervjusituasjon som var i henhold til mine mål om at det skulle være en ikke-truende opplevelse. Og at jeg ikke var ute etter å avdekke deres kunnskapsnivå eller å få beskrevet en feilaktig glansbildefortelling. De fleste deltok og var stort sett samstemte i sine svar, uten at det fremstod som press eller vanskelig for dem å uttrykke uenighet eller andre erfaringer. Jeg brukte båndopptaker i dette intervjuet og jeg

valgte å ikke skille mellom de ulike studentene når jeg transkriberte intervjuet. Igjen fordi jeg er ute etter gruppens synspunkter, ikke de enkelte studentenes synspunkt.

#### **4.4.3 Dybdeintervju med utdanningsansvarlige**

Jeg hadde kontor ved Austevoll vidaregåande skule/maritime fagskule i en periode på 6 uker. Jeg spiste lunsj med lærere og administrasjon, og slik fikk jeg naturlig tilgang til informantene og kunne avtale tid for intervju. Jeg valgte å intervju to av lærerne som har ansvar for HMS-undervisningen til elevene på vidaregåande skole og teknisk fagskole. I tillegg intervjuet jeg avdelingsleder på fagskolen som har et overordnet faglig ansvar for læreplaner og undervisningsopplegget. De var alle tre informert om hva jeg ville snakke om og tema for oppgaven min. Lærer på vidaregåande har en akademisk bakgrunn fra akvakultur og har ikke vært ute på fiskebåt. De andre to har lang erfaring, 17 år og 30 år fra fiskebåter og andre fartøy. De tre ble valgt på grunn av at de har stått for undervisningen som elevene og studentene jeg intervjuet har fått. Jeg hadde åpne individuelle intervju. Avdelingsleder ble intervjuet på sitt kontor, mens de to andre ble intervjuet på grupperom på skolen. Intervjuene varte i omtrent en time og var relativt enkle å gjennomføre. Jeg fikk svar på det jeg lurte på, samtidig som de gav informasjon de mente var relevant utover det jeg spurte dem om.

#### **4.4.4 Dybdeintervju med skipper/overstyrmenn**

Jeg ville intervju så bredt innenfor caset som mulig og valgte derfor informanter fra 4 ulike rederi basert på de 3 største øyene. Disse rederiene var valgt ut blant de 9 i kommunen som er blant landets 35 største fiskebåtrederi. To rederi var fra den største øyen, men da fra ulike bygder. Alle informantene er tilhørende på samme sted som rederiet de jobber i. Tre av dem har eierskap i sine respektive rederi. Den ene skipperen jobber på en båt som i tillegg til fiskeri blir leid ut på oppdrag i petroleumsvirksomhet og vil dermed ikke regnes som fiskebåt halve året. Utvalget er basert på ønske om mest mulig bredde innenfor casets naturlige avgrensing. Med bredde mener jeg både med hensyn til geografi og spredning på ulike rederi. Jeg tok direkte kontakt med skipperne og gikk ikke veien via rederi. Alle jeg spurte sa ja til å bli intervjuet.

Utvelgelsen var styrt av at jeg kjenner til stilling og utdanning til de jeg henvendte meg til, og det gjorde det lett å spørre dem om å delta. Intervjuene ble holdt henholdsvis på bakeri, i mitt

barndomshjem, på rederikontor og i skippers hjem. Jeg informerte om mine studier og tema for oppgaven min, og begynte med å fortelle om hvordan jeg ville bruke informasjonen fra intervjuene, men ble avbrutt og fikk full tillitsbasert frihet hos informantene. Skipperne vurderes som nøkkelinformanter (Andersen, 2006) og intervjuene av dem var åpne og samtalebasert. Jeg hadde intervjuguide med hovedtema, men fulgte ikke denne slavisk. Jeg var åpen for å følge deres vurderinger og betraktninger og fulgte opp tema som de åpnet for i sine uttalelser. Andersen (2006) fremhever at intervju av nøkkelinformanter krever en aktiv og bevisst forskerrolle for å klare å styre intervjuet slik at en får den informasjonen en er ute etter, men samtidig gir rom for deres temavalg og følger opp dem. Alle fire intervjuene gav mye informasjon og var preget av en uformell og fin stemning.

#### 4.5 Kan en generalisere fra case studie?

Ekstern gyldighet eller generalisering (Jacobsen, 2005) handler om i hvilken grad mine resultat har en overførbarhet eller kan brukes til å generalisere. Jeg både kartlegger og skaffer forståelse for caset jeg har valgt ut, samtidig som jeg ønsker å bruke caset til å få innsikt og forståelse for et mer generelt fenomen (Stake, 2005). Med andre ord så har jeg et ønske om å generalisere. For at det skal være mulig må utvalget mitt være representativt for det jeg skal generalisere til (Jacobsen, 2005). Jacobsen (2005) snakker om to typer generalisering. Den første kalles teoretisk generalisering som innebærer at det ut fra et lite antall observasjoner dannes en mer generell teori om hvordan virkeligheten ser ut, og hvordan fenomener henger sammen. Problemet blir å vise at teorien er gyldig utover den gitte konteksten. Den andre formen for generalisering kaller han for statistisk generalisering. Det innebærer at det med en viss grad av usikkerhet kan påstås at det som studeres innenfor den gitte konteksten også kan gjelde i andre kontekster. Det generaliseres fra et lite utvalg av enheter til et større utvalg av enheter som ikke har blitt studert (Jacobsen, 2005). Muligheter for å generalisere på disse to måtene knytter Jacobsen (2005) til ulike undersøkelsesopplegg. Ekstensivt opplegg med få variabler og mange enheter gir godt grunnlag for statistisk generalisering. Intensive opplegg med mange variabler og få enheter gir grunnlag for teoretisk generalisering fra empiriske funn (Jacobsen, 2005). Skal jeg kunne generalisere i denne oppgaven må jeg med andre ord vise at mine funn og denne analysen kan brukes til å forklare sammenhenger også utenfor mitt case. For eksempel at funnene jeg har gjort i tilknytning til havfiskeflåten i Austevoll også kan gjelde for havfiskeflåten i Norge som helhet dvs en statistisk generalisering, som er vanskelig

å få til gjennom kvalitative studier (Jacobsen, 2005). Og om noen funn også kan brukes til å belyse fenomener og sammenhenger utover den gitte konteksten i oppgaven.

Intern gyldighet omhandler om en har dekning i data for de konklusjonene som trekkes (Jacobsen, 2005). Det er to måter å gjøre dette på, enten ved å kontrollere mine funn og konklusjoner mot andres, eller å foreta en kritisk gjennomgang av resultatene selv. Jeg har gjennomført en validering av mine resultat opp mot andres forskning på sikkerhet i fiskeflåten og har funnet sammenfallende resultater. Jeg har også forsøkt å se med kritisk blikk på mine egne funn og informasjon jeg har fått fra mine informanter. Et aspekt ved denne formen for validering handler om å stille spørsmål om en har valgt riktige kilder og om kildene gir riktig informasjon. Jeg har gjort noen avgrensninger i mitt case. Jeg intervjuer for eksempel ingen som ikke har utdanning på minimum videregående skole nivå. Jeg kunne fått andre svar med å intervju fiskere med lang erfaring og lite eller ingen utdanning. Så valg av kilder vil påvirke funnene mine. Jacobsen (2005) mener at vi vanligvis vil legge mest vekt på data fra kilder med nærhet til og god kunnskap om emnet, uten motiver for å lyge, og om informasjonen kommer fra flere uavhengige kilder. Innefor kategoriseringen jeg har gjort har jeg fått kilder som har en nærhet til det jeg ønsker å studere og som viser at de har evne og vilje til å gi meg riktig informasjon om det jeg studerer (Jacobsen, 2005). Det er stor grad av sammenfall mellom de ulike kildene både internt i gruppene og mellom gruppene så jeg vurderer at informasjonen jeg har fått er sann. I betydning at det de forteller er det som de mener og opplever er riktig. Nå kan en diskutere om mine kilder er uavhengig av hverandre siden de tilhører et relativt lite fiskerimiljø, men de har ikke fått informasjon om andre informanter eller blitt informert om hva andre kilder har formidlet i intervju. Selv om mine informanters utsagn er sammenfallende skal jeg likevel være forsiktig med å anta at mine informanters meninger og utsagn nødvendigvis er representativt for gruppen de tilhører. At mine informanter svarte som de gjorde betyr ikke at alle elever, studenter, lærere og skipperer mener det samme som det som presenteres i denne oppgaven. Så også generaliseringer innad i et case skal en gjøre med stor grad av bevissthet.

## 5. Teoretisk forankring

For å analysere mine funn må jeg støtte meg på teori og forskning på flere områder. I dette kapittelet gjør jeg rede for hvilken teori jeg har brukt. Først gjør jeg rede for hvordan kunnskap og forståelse for risiko brukes som beslutningsgrunnlag. Innenfor dette ligger også risikopersepsjon og risikoopplevelse. Risikotermostatmodellen til Wilde (2001) samler dette i en modell som forklarer hvordan vi gjør vurderinger og justeringer knyttet til risiko. Videre er sikkerhetskultur sentralt for å forstå hvordan organisasjoner forholder seg til risikosituasjoner. Det inkluderer hva sikkerhetskultur er og hvordan denne formes og kan påvirkes.

### 5.1 Risiko

Det finnes flere perspektiver på risiko. Jeg kommer ikke til å vektlegge ulikheter mellom disse eller forfekte det ene eller andre perspektivet i denne oppgaven, selv om jeg nok preges i min forståelse av det alternative perspektivet som forfektes på dette studiet. Slik jeg ser det er hensikten med vurderinger knyttet til risiko uavhengig av ulike perspektiv å fremme kunnskap og gi informasjon som gjør oss i stand til å fatte velinformerte, gode og riktige beslutninger. Alle definisjoner av risiko forsøker å si noe om hvordan usikkerhet kan spesifiseres eller måles og hva som er de uønskede konsekvensene, og hva som er den underliggende forståelsen av virkeligheten (Boyesen, 2003).

Det kan skilles mellom objektiv risiko og opplevd risiko. Objektiv risiko beskrives som risiko slik det legges frem av eksperter basert på analyser, statistikk og forskning på sannsynlighet. Opplevd risiko handler om individers risikopersepsjon (Aven, 2007). Å jobbe med å vurdere risiko hjelper oss å velge mellom alternative handlingsmåter som i beste fall minimerer sannsynlighet for negativt utfall og maksimerer sannsynlighet for positivt utfall (Renn, 2008). Sannsynlighet brukes ofte som et mål på risiko, men sannsynligheter er ikke objektive størrelser. De må settes i sammenheng med kunnskapen en har og forutsetningene for vurderingene. Da følger det at oppdatert kunnskap og endringer i forutsetninger vil endre sannsynligheten og dermed den uttrykte risikoen. Slik blir risikovurderinger en kontinuerlig prosess hvor en hele tiden oppdaterer sin vurdering med nye erfaringer og mer kunnskap (Aven, 2007). Objektiv/sann risiko er meningsløst å snakke om fordi det er så mange

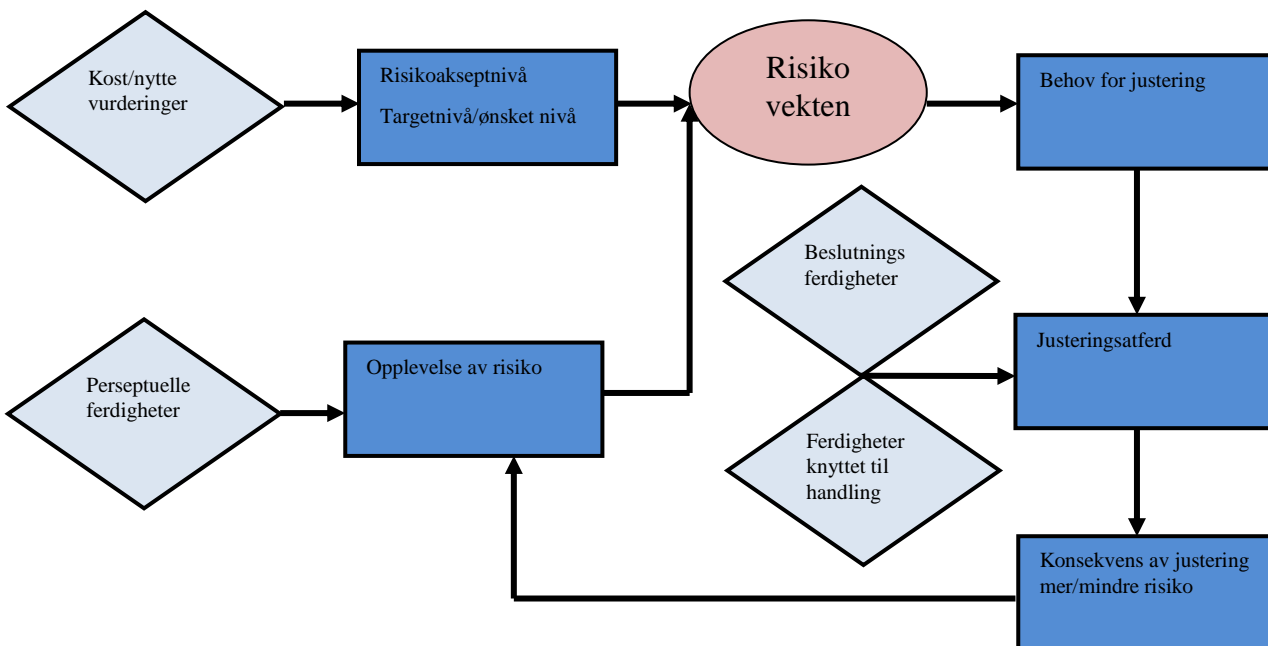
variabler at de ikke kan måles eller tallfestes. Men risiko knyttet til en atferd målt i forhold til en annen atferd under gitte forutsetninger, såkalt relativ risiko, kan gi mening (Wilde, 2001).

### **5.1.1 Risikopersepsjon**

Risikopersepsjon blir et viktig begrep i denne sammenheng. Risikopersepsjon som begrep tar utgangspunkt i kognitiv psykologi, og omhandler hvordan mennesker oppfatter og vurderer risiko. Risikopersepsjon omhandler også menneskets opplevelse og håndtering av risiko og trusler mot ens sikkerhet. Det er sammenheng mellom opplevd risiko og hvordan en forholder seg til risiko (Boyesen, 2003). De fleste kognitive psykologer er enige om at persepsjon er sammensatt av sunn fornuft, personlig erfaring, kommunikasjon og kulturelle tradisjoner (Brehmer, 1987; Drottz-Sjöbert, 1991; Pidgeon et al, 1992; Pidgeon, 1998; Renn, 2008). Hva som oppleves som risikofyllt vil derfor avhenge av individuelle forhold som erfaring og vurderingsevne, og kjennetegn ved kulturen og samfunnet en er en del av. Og risikopersepsjonen vil ha mye å si for om risikoen oppleves som lavere dersom en bruker verneutstyr, følger prosedyrer osv. (Boyesen, 2003). Kognitive vurderinger gjøres for å beregne sannsynlighet og konsekvensene av ulike risikoer. Renn (2008) mener vi bruker tommelfingerregler for å gjøre raske risikobedømmelser som vi intuitivt tror gir maksimalt resultat og minimalt med tap. Risikovurdering baserer seg i følge Wilde (2001) på noen viktige faktorer: erfaring med handlingen, vurdering av situasjonen og tillit til egen kompetanse og evne til å håndtere situasjoner. Folk er ulike både når det gjelder vilje til å akseptere risiko og evne til å vurdere og håndtere risiko. Vi har en tendens til å overvurdere mer enn undervurdere egne prestasjoner. Alle tror de er over gjennomsnitt. Det kan bety at en undervurderer risikoen fordi en overvurderer egne ferdigheter (Wilde, 2001). Flere faktorer som påvirker vår risikovurdering kan være grad av frivillighet og kontroll, kjennskap til konsekvensene og nytteverdien en får av aktiviteter knyttet til risikoen (Boyesen, 2003). Det finnes også kulturelle ulikheter knyttet til hvordan en forholder seg til risiko. Men på tvers av kulturelle ulikheter ser det ut til at alle har til felles at de vurderer risiko i forhold til risikoens natur, årsaken til en risiko, fordeler/belønninger knyttet til å ta en risiko og omstendighetene rundt å ta risikoen (Renn, 2008).

## 5.1.2 Risikotermostatteorien

Risikotermostatteorien til Wilde (2001) tar utgangspunkt i at mennesker i all aktivitet aksepterer en subjektivt vurdert risiko. Selv om helse, sikkerhet og annet vi verdsetter trues, aksepterer vi risikoen i bytte for fordelene vi håper å oppnå fra en aktivitet. Alle har et preferert risikonivå, i det videre kalt risikoakseptnivå. Risikotermostatteorien baserer seg på at risikoakseptnivået kan sees på som innstilt/ønsket temperaturnivå. Derfor vil vi, hvis en tenker at vi fungerer som en termostat, kontinuerlig vurdere risikoopplevelsen vår opp mot risikoakseptnivået vårt og forsøke å redusere avstand mellom dem og holde oss på innstilt termostatnivå. Wilde (2001) sin modell er basert på forskning på bilkjøring, men han mener det er overraskende dersom den ikke og kan brukes som mer generelt. Han bygger dette på en antakelse om at menneskets natur ikke endres etter situasjon. Derfor vil risikotermostatmodellen også gjelde for omtrent all riskotilknyttet aktivitet. Det er medvirkende årsak til at jeg tenker den er relevant for mitt case.



Figur 2 Risikotermostatmodellen (Wilde, 2001, s. 33, egen oversettelse)



Hvis antakelsene i modellen stemmer også for mine informanter vil jeg kunne forvente å finne at fiskerne har en indre "risikovekt" der de sammenligner akseptnivå med risikoopplevelsen. Risikoopplevelsen er igjen avhengig av den enkelte fiskers risikopersepsjon og evne til vurdering. Dersom det er avvik mellom akseptnivå og opplevd nivå vil fiskerne gjøre justeringer. Valg av justeringer avhenger av deres evne til å ta beslutninger og ferdigheter knyttet til aktiviteten. Det som skjer i risikovekten vil som oftest ikke være en bevisst prosess hos fiskerne. Men dersom de blir påminnet risiko eller opplever store og/eller brå forandringer så går det fra nær-bevissthet til bevisst. Resultatet av en slik termostatmodell kan i følge Wilde (2001) bli at sikkerhetstiltak ikke vil få som resultat at sikkerheten øker siden fiskerne vil antas å kompensere for redusert risikoopplevelse med økt risikoatferd for å opprettholde balanse i termostaten. Av det følger det at dersom en ønsker å redusere ulykker og hendelser i fiskeflåten, må en jobbe for å redusere fiskernes risikoaksept og risikovillighet slik at ikke økt sikkerhet på et område blir kompensert med at en tar større sjanser på et annet område. Subjektiv risikoopplevelse er hovedpunktet her.

Variasjoner i risikoakseptnivå mellom ulike individer og grupper kan, i følge Wilde (2001) være relativt stabile og langsiktige kost/nytte vurderinger påvirket av kulturelle verdier, samfunnsøkonomi, sosioøkonomisk status, yrke/stilling, gruppetilhørighet, utdanningsnivå, kjønn og alder og ev. personlighetstrekk. Risikoakseptnivået besluttes av fire motivasjonskategorier:

1. forventet fordeler med risikoatferd
2. forventet kostnader med risikoatferd
3. forventet fordeler med trygg atferd
4. forventet kostnader med trygg atferd

Desto høyere verdier i en og fire, jo høyere er preferert risikonivå, og jo høyere nivå 2 og 3 jo lavere er preferert risikonivå (Wilde, 2001, s. 32). Motivasjonsfaktorene på alle nivå kan være økonomiske, kulturelle, sosiale eller psykologiske. Motivasjonsfaktorene er ofte så internalisert at de ikke har et bevisst forhold til dem. Derfor kan en ikke se på setting av risikoakseptnivå som en bevisst prosess som fiskerne kommer frem til gjennom konkrete vurderinger. Det handler om intuitive vurderinger ut fra hva de føler er behagelig. Ofte er risiko passivt akseptert som en del av handlingene en velger.

Variasjoner innad i individer regnes som kortsiktige og påvirkes av faktorer som tid, hensikten med handling, stress, humør, trøtthet, rusmidler osv. De kan også være umiddelbare som en reaksjon på endringer underveis på grunn av ytre faktorer (Wilde, 2001). Står vi lenge i kø kan det føre til at vi øker farten etterpå, eller på en fiskebåt kan en tenke seg at hvis de står i fare for å miste en fangst så kan det føre til at fiskere tar en høyere risiko.

Wilde (2001) introduserer et ønske om å kunne lære risikopersepsjonsferdigheter. En mer korrekt vurdering av risiko/risikopersepsjon vil føre til at vi har et bedre grunnlag for justering av atferd og kan føre til mindre ulykker. Han påpeker at det ikke finnes en objektiv risiko eller sann risiko, men at en likevel kan tenke seg at det er nyttig å gi hver enkelt et bedre grunnlag for å vurdere risiko og egne ferdigheter og slik ta bedre beslutninger.

Wilde (2001) presenterer modellen i et samfunssperspektiv med tanke på at det bør finnes et alternativ til regulering og tvang for å redusere risikoatferd og ulykkesstatistikk. Han mener at en bør jobbe med å stimulere folk sitt ønske om å sikre seg selv og helsen sin og slik påvirke deres risikoaksepnivå. Han mener at ved å bruke tradisjonelle framgangsmåter som myndighetsregulering, tvang og utdanning så øker de ikke sikkerheten over det jevne fordi ved forby og regulere en aktivitet på et område i sikkerhetsøyemed vil føre til at folk flytter risikoatferden over til et nytt område. Det finnes i følge Wilde (2001) to måter å forbedre utførelse av oppgaver. Enten ved å tilpasse operatøren til oppgaven gjennom opplæring, prosedyrer, øvelser og tilbakemelding om prestasjoner eller ved å tilpasse oppgaven til operatøren ved å sette fokus på arbeidsforhold/miljø/omgivelser/fysiske forhold. Likevel mener han at i stedet for å fokusere på utdanning og tvang gjennom innføring av lover og regler, bør en prøve å øke motivasjonen til alltid å ha god sikkerhetsatferd. Å jobbe på denne måten mener han har færre negative bivirkninger og er billigere å implementere og gir håp om et mindre skadeutsatt samfunn (Wilde, 2001).

Siden teorien ble framstilt, er dens antakelser blitt styrket gjennom omfattende forskning på bilister, at det er først og fremst tiltak mot ulykkereduksjon som fører til kompensasjon hos bilistene og ikke tiltak som tar sikte på å redusere skadene, her kollisjonsputer, bilbelter og lignende. Skadereduserende tiltak kan vanskelig utnyttes på andre måter enn å øke sikkerheten, mens ulykkesreduserende tiltak ofte benyttes til andre formål enn å øke sikkerheten (Amundsen & Bjørnskau, 2003). Dersom en ser til fiskere kan en tenke seg at bruk av sikkerhetsutstyr som hjelm og vernesko som skal virke skadereduserende vil virke

slik de er intendert, mens ulykkesreducerende tiltak som innføring av sikkerhetssystem kan føre til at fiskerne kompenserer med å være mindre observant eller forsiktig enn de ellers ville ha vært.

## 5.2 Sikkerhetskultur

### 5.2.1 Kultur/organisasjonskultur

For å forklare fenomenet sikkerhetskultur må en først ta utgangspunkt i begrepet kultur. Fenomenet kultur må forstås for at en skal kunne forstå sosiale og organisatoriske situasjoner. Kultur kan i følge Schein (2010) inndeles i fire kategorier. Makrokulturer som omfatter nasjonal, etniske og/eller religiøse grupperinger, organisasjonskultur som handler om virksomheter både i offentlig og privat regi. Subkulturer som kan være profesjonsgrupper innenfor en organisasjon og mikrokulturer som er mindre og tette grupper innad eller utenfor en organisasjon. Schein (2010) mener at kultur vises i en rekke observerbare handlinger/hendelser og underliggende krefter og fremhever følgende: atferdsmønster i interaksjon, gruppenormer, uttrykte verdier, ideologi, uformelle regler, klima, integrerte/automatiske ferdigheter, mentale modeller og lingvistiske paradigmer, delte meninger, integrerte symboler og metaforer, formelle ritualer og feiringer/markeringer (Schein, 2010, s.14-16). Videre sier han at begrepet kultur impliserer stabilitet i tid, dybde, bredde/utbredelse og en integrering av elementer til et helhetlig paradigme basert på vårt behov for å lage orden og system (Weick, 1995, Schein, 2010). Basert på dette gir han følgende definisjon på begrepet kultur:

”kultur er et mønster av grunnleggende antakelser som en gruppe har utviklet gjennom å ha løst sine problemer ved ekstern tilpasning eller integrering innad, og som oppfattes som så nyttig og riktig at nye medlemmer blir sosialisert inn i denne riktige måten å oppfatte, tenke og føle i forhold til problemene organisasjonen møter” (Schein, 2010, s. 18, egen oversettelse).

Kultur endres og utvikles kontinuerlig gjennom samhandling med andre. Samtidig som kulturbegrepet representerer noe stabilt og varig i betydningen at det beskriver hvordan det er meningen at en skal forstå, føle og oppføre seg i gitte sosiale og organisasjonskontekstuelle situasjoner (Schein, 2010). Når en gruppe deler grunnleggende antakelser vil disse

determinere store deler av gruppens atferd, verdier og normer. Men atferd kan også påvirkes av annet enn kulturen og vil i følge Schein (2010) avhenge både av kultur og tilpasning til situasjoner.

I tillegg til Schein så finnes det mange andre forklaringer og redegjørelser for begrepet kultur. En som er enkel og lettfattelig er den som Karlsen bruker: ”Kultur er felles ideer, verdier, holdninger og normer som deles av medlemmer i organisasjonen” (Karlsen, 2007, s. 160).

I forlengelsen av denne forklaringen på kultur vil subkultur beskrives som ” ideer, verdier, holdninger og normer som ulike deler av arbeidsstokken vil assosiere seg med på ulike og dels motstridende måter” (Karlsen, 2007, s. 160). Det vil si at tilhørighet til ulike profesjoner, grupper, stillinger i hierarkiet osv., vil kunne påvirke hvilke verdier en vektlegger og hvilke holdninger som ligger til grunn for atferd. På en fiskebåt kan en anta at en vil finne ulike subgrupper mellom de med og uten utdanning, de som er i maskinen mot de som er på dekk, de som er eiere og de som ikke har eierskap i båten, og mellom ledelsen om bord (offiserene) og de som er fiskere.

### **5.2.2 Sikkerhetskultur**

Sikkerhetskultur som begrep forstås som den delen av organisasjonskulturen som påvirker medlemmenes holdninger og atferd knyttet til sikkerhetsarbeid (Karlsen, 2007). Sikkerhetskulturen påvirker risiko og hvordan grupper, individer og organisasjoner samhandler og forholder seg til risiko og sikkerhet (Cooper, 2000, s. 111, Karlsen, 2007, s. 173). Karlsen (2007) mener at en god sikkerhetskultur fremmes ved at sikkerhet integreres i organisasjonens felles verdier, holdninger, kompetanse og rutiniserte atferd (Karlsen, 2007, s. 173). Sikkerhetskultur viser til en rekke varige og generelle egenskaper ved en organisasjon og dens medlemmer som påvirker risikomønsteret. I likhet med organisasjonskultur er sikkerhetskulturens implisitt og ikke bevisst i det daglige.

Dersom jeg integrerer begrepet sikkerhet i Schein (2010) og Karlsens (2007) definisjoner på kultur får jeg følgende definisjoner på begrepet sikkerhetskultur:

Grunnleggende antakelser om sikkerhet som en gruppe gjennom erfaring har utviklet, og som læres bort som den rette måten å oppfatte, tenke og føle om utfordringene eller sikkerhetsproblemene organisasjonen møter (Schein, 2010, s. 18, egen oversettelse).

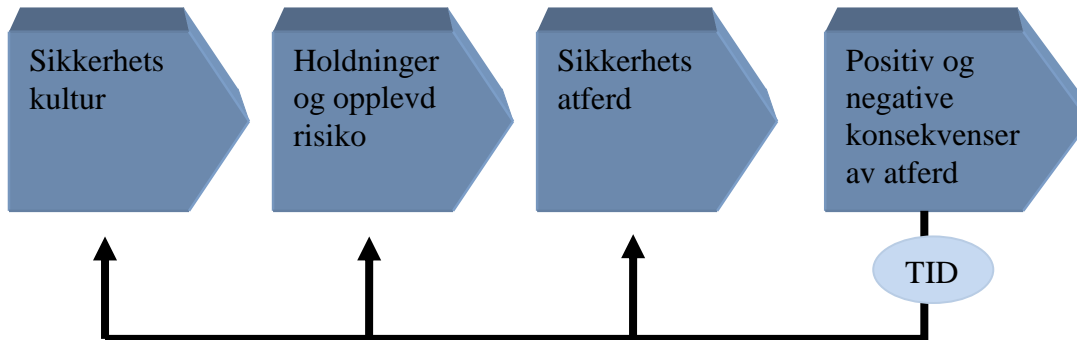
Felles ideer, verdier, holdninger og normer knyttet til sikkerhetsspørsmål som deles av medlemmene i organisasjonen (Karlsen, 2007, s. 160).

For å kunne identifisere en sikkerhetskultur i en organisasjon må en se på både holdinger og opplevelse av risiko. De påvirker nemlig begge sikkerhetsatferden og det er til syvende og sist atferden som direkte påvirker sikkerheten (Karlsen, 2007). Holdninger antas å ha en langvarig og motiverende innvirkning på atferd og motsatt. Samt at holdninger er innlærte og resultat av kulturell sosialisering, noe som igjen betyr at ny kunnskap og nye erfaringer både individuelt og i organisasjonen kan føre til holdningsendringer (Karlsen, 2007, s. 176). Risikotermstatteorien til Wilde (2001) og teori om risikopersepsjon viser at opplevelsen av risiko/risikopersepsjonen til de involverte har direkte konsekvenser for hvordan de forholder seg til risiko. Det er viktig å være bevisst på at det er den usikre atferden som skaper farlige og risikofylte situasjoner. Med usikker atferd menes unnlater eller aktive feilhandlinger. Det vil si at kulturen, holdningene og risikoopplevelse kun har en indirekte påvirkning på sikkerheten via atferden til ansatte (Karlsen, 2007).

### 5.3 Endring av sikkerhetskultur - læring

Zohar (2003) beskriver det han kaller for et paradoks innenfor sikkerhetsatferd. Selv om en skulle tro at ønske om å unngå skade vil gjøre oss til sikkerhetsbevisste personer, ser ikke det ut til å være tilfelle når det gjelder for eksempel bruk av sikkerhetsutstyr eller tidskrevende sikkerhetsforanstaltninger i operasjoner. Tvert imot ser det ut som om unngåelse av kortvarig ubehag eller umiddelbar belønning i større grad styrer atferd. Vi tar ofte snarveier selv om det er mindre trygt enn å gå hovedveien. Dette gjør at sikkerhetsatferd som å jobbe senere, gjøre et ekstra ledd i en operasjon eller bruke utstyr som fører til personlig ubehag ikke utføres fordi en ikke ser fordelene med en slik atferd. De ser ikke fordelene på grunn av at sikkerhetsatferd ofte beskytter mot hendelser i det lange løp, mens å unnlate å gjøre det sikre gir fordeler umiddelbart. Slik velger vi ofte usikker atferd foran sikker atferd. For å fremme sikker atferd må en derfor finne en måte hvor sikker atferd belønnes både umiddelbart og i det lange løp. Slik blir tid en viktig faktor i sikkerhetsatferd.

Figuren under viser hvordan en sikkerhetskulturs årsaksrekke kan se ut. Figuren tar utgangspunkt i en figur hos Karlsen (2007).



*Figur 3 Sikkerhetskulturens årsaksrekke (Aarsland 2002, s. 15, Karlsen 2007, s. 174)*

Tanken er at et ledd påvirker det neste. Og tilbakeføringsløyfen i modellen viser at opplevde konsekvenser igjen kan påvirke de foregående leddene. Og selv om det enda er faglig uenighet og uklarhet om hvordan en skal endre praksis og sikkerhetsatferd i en organisasjon (Karlsen, 2007), kan denne figuren vise hvordan tvungen atferdsendring gjennom påbud og lovkrav kan gi positive konsekvenser eller fravær av negative konsekvenser og forsterke motivasjonen til å fortsette med atferden og føre til endringer i holdninger.

Zohar (2003) mener at også forventinger til konsekvensene av sikkerhetsatferd er av betydning for atferden. Som mennesker velger vi ofte handlinger som vi tror vil gi oss best resultat, enten i form av utbytte eller redusert fare for straff. Derfor er forventede konsekvenser, dvs belønning eller straff, viktig i motivasjonsteorier om menneskelig atferd. Forventingen om umiddelbar belønning av riktig atferd eller straff av feil atferd, vil modifisere kost/nytte ratioen knyttet til sikkerhetsatferd når den i utgangspunktet er negativ til å ha fokus på sikkerhet i rutinemessige arbeidssituasjoner. Så om ansatte har forventinger om at de vil få ris eller ros av ledelsen for sin atferd vil det kunne fremme riktig atferd.

I tillegg vil arbeidsmotivasjon, definert som en drivkraft i retning av å utføre arbeidet på en god måte, være et av de viktigste forhold en må ta hensyn til i forbindelse med læring og

endring av atferd. Den individuelle motivasjonen er viktig for å lære i betydningen av å tilegne seg ny kompetanse (Nordhaug, 1987, s. 193). Ytre motivatorer som lønn og status vil i følge Nordhaug mest sannsynlig ikke være tilstrekkelig for å fremme motivasjon. Det vil også kreves indre motivatorer som jobbtilfredshet og utviklingsmuligheter. Det krever at den enkelte opplever nytten av læring og endring, som igjen forsterker ønske om mer læring og endring (Nordhaug, 1987, s. 194). Dette samsvarer med figur 3 som viser at positive konsekvenser av riktig atferd vil kunne påvirke kultur, holdninger og atferd og dermed bidra til endring og læring.

I følge Zohar (2003) kan ikke sikkerhetsarbeidet påvirkes dersom det ikke kommuniseres fra alle nivå i ledelsen og at dette er et prioritert og viktig område. Nordhaug (1987) påpeker at lederstil har mye å si for forhold som er av betydning for en organisasjons evne til å lære og til å endre seg. Sikkerhetsarbeid bør fundamenteres i ledelsen for å få ansatte til å handle riktig, særlig når risikoopplevelsen til de ansatte er lav. Ansattes oppfatninger om ledelsen sitt engasjement og forpliktelse til sikkerhetsarbeid er viktig i forhold til sikkerhetsarbeid. Dersom ansatte opplever at sikkerhet blir nedprioritert på grunn av produksjonspress eller ignorert vil også de innføre lav sikkerhetsprioritet (Zohar, 2003).

Å jobbe med å forbedre sikkerheten i en organisasjon skal i henhold til HMS-lovgivningen være en kontinuerlig arbeidsoppgave for ledelsen (Karlsen, 2007). Skal det jobbes systematisk med sikkerhet i en organisasjon skal en ideelt sett forstå og påvirke prosesser og strukturer på tre nivå og samspillet mellom de ulike nivåene. Læring foregår på individ-, gruppe- og organisasjonsnivå. Læring og endring preges av fremmende og hemmende krefter på alle tre nivå. Forutsetning for endring og utvikling er at disse kreftene kan identifiseres og påvirkes (Nordhaug, 1987).

## 6. Økt regulering og fokus på sikkerhet

### 6.1 Avtaler, lover og krav til utdanning

Dette er en presentasjon av de dokumentene jeg har gjennomgått og som jeg mener har direkte innvirkning på sikkerhetsarbeidet på fartøyene. Med utgangspunkt i analysemodellen følger først en beskrivelse av innholdet i de store internasjonale avtalene som regulerer all ferdsel til sjøs, altså det øverste nivået i analysemodellen. Så følger en beskrivelse av det nasjonale lovverket for fiskeri og sjøfart, samt hvordan tilsyn og kontroll er organisert og ansvar fordelt, altså nivå 2 i modellen. Til sist sammenfattes utdanningsforløpet, krav til sikkerhetsopplæring i utdanningene og krav til sertifisering for offiserer. Her oppholder jeg meg til venstre på nivå 3 i modellen, og samtidig på nivåene over siden internasjonale og nasjonalt regelverk styrer de formelle kravene til utdanningsinstitusjonene i nivå 3.

#### 6.1.1 Internasjonale avtaler og organer

Det er fire store pillarer av internasjonale maritime konvensjoner og som regulerer all virksomhet til sjøs. De tre største er utarbeidet av IMO (International Maritime Organization). IMO<sup>9</sup> er et spesialisert FN-organ som har som mål å sikre og forbedre sikkerhet til sjøs og forebygge marin forurensning. SOLAS (Safety of life at sea), MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships og STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) er avtaler utarbeidet av IMO. MARPOL skal kort fortalt forhindre forurensning fra skip og blir ikke beskrevet nærmere nedenfor.

#### SOLAS

SOLAS ble initiert etter Titanic forliset og første gang godkjent i 1929. Det var den første internasjonale standard som hadde som hensikt å fremme sikkerhet til sjøs<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> IMO har 169 medlemsland og ble opprettet i 1948 i forbindelse med en internasjonal konferanse i Geneve. IMO ble opprettet fordi det hadde vokst frem et ønske om å ha et felles internasjonalt organ som hadde som sin hovedfunksjon å fremme sikkerhet til sjøs. Internasjonale avtaler har eksistert før IMO ble opprettet fordi det i følge IMO "alltid" har vært forståelse for at den beste måten å forbedre sikkerhet til sjøs er gjennom internasjonale reguleringer som alle sjøfartsnasjoner forplikter seg til å følge (imo.org).

<sup>10</sup> Hentet 10. juni 2011, fra Det norske Veritas

<http://www.dnv.com/industry/maritime/servicessolutions/statutoryservices/solas/>



ISM-koden (International Safety Management) er hjemlet i SOLAS. ISM-koden skal sikre at skip har gode sikkerhetssystem og ansvarsfordeling knyttet til sikkerhet. Formålet med denne norm er å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv og unngå skade på miljøet og eiendom (forskrift om sikkerhetsstyringssystem, 2008). ISM koden er basert på generelle prinsipper. Koden er utformet slik at den kan og skal tilpasses til hvert enkelt skip og rederi sine behov og betingelser. ISM-koden er basert på tanken om at godt sikkerhetsarbeid må fundamenteres i ledelsen, men at økt sikkerhet og forebygging av forurensning handler om forpliktelse, kompetanse, holdninger og motivasjon til enkeltpersoner på alle nivå.<sup>11</sup>

The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels fra 1977 med oppdatert protokoll frå 1993 er en fiskerispesifikk avtale hjemlet i SOLAS. IMO's Code of safety for fishermen and fishing vessels er en frivillig avtale akseptert i 2005. Del A omhandler sikkerhet og helse til fiskere, mens del B omhandler konstruksjon av fartøy større en 24 meter (Håvold, 2010).

## **STCW**

STCW 95 er den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk av 1978, revidert i juli 1995. STCW har som funksjon å sikre internasjonale minimumskrav til kompetansenivå hos sjøfolk Alle personer i sertifikatpliktige stillinger om bord skal ha sertifikater som er oppdatert i henhold til kravene i den reviderte STCW95-konvensjonen. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personell (STCW-F) fra 1995 omfatter fiskefartøy over 24 meter. Det gjelder alle ringnotbåtene i Austevoll kommune. Siktemålet med konvensjonen er å redusere ulykker innenfor fiskerisektoren.

## **ILO**

Den fjerde pillaren er MLC (Maritime Labour Convention) som er utformet av ILO (International labour organization). Den har som hensikt å sikre minimumsrettigheter for sjømenn uansett nasjonalitet og flaggstat til skipene. Det betyr at norske skip ikke skal kunne flagge ut for å slippe å følge det norske regelverket og dermed gi sine ansatte dårlige og

---

<sup>11</sup> Hentet fra IMO sine nettsider 13. juni 2011  
<http://www.imo.org/ourwork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx>

utrygge arbeidsforhold. MLC kan sammenlignes en internasjonal arbeidsmiljølov som sikrer arbeiderrettigheter for sjøfolk. I Norge er vårt lovverk allerede i samsvar med eller bedre enn kravene i MLC og det vil derfor ikke kreve store endringer i lovverket for å være i samsvar med konvensjonen. Denne konvensjonen samler alle tidligere avtaler i ein stor og oversiktlig avtale. Innenfor fiskerisektoren skal ILO Convention *no. 188 on work in the fishing sector* ha tilsvarende funksjon. Den vil erstatte fem av syv eksisterende ILO instrument spesifikk til fiskerisektoren (Håvold, 2010).

### *Internasjonale avtaler i norsk sjøfartsregelverk*

Norge har forpliktet seg til å følge de fleste konvensjoner og avtaler som er presentert av IMO og ILO. Dette inkluderer de fire store som regulerer all virksomhet til sjøs i tillegg til de fiskerispesifikke avtalene. Flere av disse konvensjonene og avtalene er ikke trådd i kraft enda i mangel på tilstrekkelig antall nasjoners tilsluttelse, men Norge har likevel forpliktet seg til å operere innenfor kravene i disse avtalene. For at medlemsland skal ha lovverk i samsvar med internasjonale avtaler skal nasjonalt lovverk/lovarbeider tilpasses slik at de er i overenstemmelse med avtalene. Norge har lover og forskrifter som sikrer at Norge innfrir eller overgår kravene i de ulike avtalene. Blant annet er kravene fra STCW og STCW- F sikret i Forskrift om kvalifikasjonskrav på norske skip (2003). MARPOL har en egen forskrift kalt MARPOL-forskriften (1983). For å sikre krav i SOLAS og den tilhørende ISM-koden er Skipssikkerhetsloven (2007), Forskrift om Sikkerhetsstyringssystem (2008) og Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip (2005) viktige. ISM-koden ligger som vedlegg til Forskrift om Sikkerhetsstyringssystem (2008).

## **6.1.2 Lovarbeider i Norge**

I Norge finnes det flere lover og forskrifter som regulerer virksomhet til sjøs, sikkerhet til sjøs generelt og sikkerhet for fiskere og fiskebåter spesielt. De gjøres rede for i dette avsnittet.

### *Sjømannsloven*

Sjømannslovens (1975) og Endringslov til sjømannsloven (2008) definerer sitt virkeområde til å gjelde alle som har sitt arbeid på norsk skip, inkludert fiske- og fangstfartøy. Denne loven regulerer i hovedsak ansettelse, avlønning, rettigheter knyttet til ansettelsesforhold.

## *Sikkerhetsforskriften*

Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (2005) videre i oppgaven kalt Sikkerhetsforskriften, gjelder for alle fartøy som omfattes av sjømannsloven. Formålet med loven er hovedsaklig å sikre at både arbeid og fritid tilrettelegges på en sånn måte at arbeidstakernes sikkerhet, samt fysiske og psykiske helse ivaretas i samsvar med den teknologiske og sosiale utviklingen i samfunnet. Blant annet sier §2-1 at risikomomenter skal unngås, og hvis ikke de kan unngås skal de vurderes særskilt og motvirkes ved kilden. I tillegg skal det i henhold til §2.2 foretas en risikovurdering for å avdekke farer arbeidstakere kan utsettes for i arbeidet. Risikovurdering skal foretas regelmessig og spesielt ved innføring av nytt utstyr, teknologi eller ved endringer i organisering og planlegging av arbeidet. De skal dokumenteres skriftlig og nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere risiko skal iverksettes (Lie et al., 2005). Det gjelder også for fiskefartøy, men det stilles i denne forskrift lavere krav til fiskefartøy enn til passasjer- og lasteskip blant annet i krav til sikkerhetsstyringssystem. Særreglene i kapittel 9 stiller krav til sikkerhets- og vernetiltak. Og §9.5 gjelder bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoppgaver om bord på fiske- og fangsfartøy. § 9.5 konstaterer at §§9.1-9-4 gjelder også for fiskebåter. Blant annet er hjelm- og verneskopåbud hjemlet i §9-1, punkt 2. og §9.5 bokstav b (Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip, 2005).

## *Lov om skipssikkerhet.*

Skipssikkerhetsloven (2007) omfatter fiskefartøy over 15 meter. Denne loven inneholder i § 7 et krav om sikkerhetsstyringssystem på alle fartøy som er omfattet av loven. I henhold til Skipssikkerhetsloven (2007) og forarbeidet til denne skal et slikt system være dokumenterbart og verifiserbart. ISM-koden ligger som vedlegg til forskrift om sikkerhetsstyringssystem (2008) og kan brukes som grunnlag for utarbeiding av et slikt system. Forskrift om sikkerhetsstyringssystem på fiske- og fangstfartøy (2007) unntok fiskebåter fra å måtte forholde seg til §7 i Skipssikkerhetsloven. Denne forskriften ble opphevet 1.04.2010. Det vil si at også fiskefartøy må utarbeide og innføre sikkerhetsstyringssystem. Sjøfartsdirektoratet (2010)<sup>12</sup> konstaterer at de i løpet av 2010 skal komme i gang med å utarbeide forskrifter med

---

<sup>12</sup> Rundskriv hentet 13. juni 2011, fra Sjøfartsdirektoratet <http://www.sdir.no/no/Regelverk2/Rundskriv/RSR-01-2010-Forskrift-om-oppheving-av-forskrift-18--juni-2007-nr--675-om-sikkerhetsstyringssystem-pa-fiske--og-fangsfartoy/>

konkrete krav til hva et sikkerhetsstyringssystem på fiskefartøy skal inneholde. De inviterte i den forbindelse fiskerinæringen til å delta i dialogmøte når det gjelder innhold og omfang av et sikkerhetsstyringssystem, i tillegg til kontroll og revisjon av systemet. Møtet ble avholdt i siste halvdel av 2010 (Sjøfartsdirektoratet, 2010). Samtidig står det i rundskrivet at det *ikke* i forskrifts form vil stilles krav til innhold og omfang av sikkerhetsstyringssystem på fiskefartøy og at fiskefartøy ikke blir underlagt noe krav om ISM-sertifisert sikkerhetsstyringssystem på nåværende tidspunkt. Videre skal det ikke gjennomføres revisjon av sikkerhetssystem på fiskefartøy, men det vil på uanmeldte tilsyn kontrolleres om fartøyet har system for sikkerhetsstyring. Oppheving av forskrift om sikkerhetsstyringssystem, fiskefartøy (2007) betyr uansett økt krav til systematisk sikkerhetsarbeid for fiskefartøy og fiskebåtrederer. I Sikkerhetsforskriften (2005) står det at de bør ha et sikkerhetssystem, mens de nå skal utarbeide slike. Videre i Sikkerhetsloven (2007) er det krav til at systemet skal vise at risiko er kartlagt og sikre at krav, blant annet forskriftskrav, blir etterlevd. Kravet om å ha kontroll på risiko, å gjennomføre risikovurderinger, er et krav som alt finnes i sikkerhetsforskriften (2005), men blir nå i større grad et krav om å sette disse risikovurderingene i system (Sjøfartsdirektoratet, 2010).

Sjøfartsdirektoratet (2010) fremhever at rederi med et velfungerende sikkerhetsstyringssystem vil kunne få økonomiske fordeler, gjennom mer effektiv drift, mindre risiko for alvorlige ulykker med skade eller tap av mannskap eller fartøy, og lavere risiko for driftsstans som resultat av manglende etterlevelse av krav.

### 6.1.3 Kontroll og tilsynsmyndighet

I Norge er det Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet og Kystvakten som følger opp lover og regler gjennom tilsyn, kontroll og veiledning (Lie, et al., 2005, s. 20).

#### *Sjøfartsdirektoratet*

Sjøfartsdirektoratet har tre uttalte kjerneområder:

- Å påse og medvirke til at norske skip og rederier holder høy sikkerhets- og miljømessig standard.
- Å påse og medvirke til at sjøfolk på norske skip har gode kvalifikasjoner, arbeids- og levevilkår.
- Å påse at fremmede skip i norske farvann og havner overholder internasjonale regler.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Hentet 10.juni 2011, fra Sjøfartsdirektoratet  
[http://www.sjofartsdir.no/no/Om\\_Sjofartsiderktoratet/Hva-gjor-vi/](http://www.sjofartsdir.no/no/Om_Sjofartsiderktoratet/Hva-gjor-vi/)

Sjøfartdirektoratet har ansvar for å implementere internasjonale regler i norsk lovverk. Det er et uttalt ønske om et norsk regelverk som bygger på internasjonale konvensjoner og avtaler da skipsfart er en internasjonal virksomhet. Målsettingen til norske myndigheter er å holde en høy profil internasjonal for å fremme Norges syn på skipsfartspolitik og lovgivning i organer som IMO og ILO<sup>14</sup>.

Sjøfartdirektoratet har som sine arbeidsmetoder og virkemidler tilsyn og kontroll som skal sikre at *påse*-plikten i kjerneområdene deres gjennomføres.

Tilsyn og kontroll gjennomføres som en kombinasjon av dokumentasjonskontroll, periodisk eller uanmeldt kontroll av fartøy. Tilsyn rettes også mot operative forhold ved revisjoner om bord og på rederikontorene. Tilsyn og kontroller foretas dels av Sjøfartdirektoratet, dels av klaseselskaper, av spesielt godkjente foretak, eller av andre som er delegert myndighet<sup>15</sup>

Sjøfartdirektoratet jobber med holdningsskapende og atferdsmotiverende tiltak som kan knyttes til medvirkningsansvaret de har for sikkerhet, helse og miljø på norske skip. Sjøfartdirektoratet har som et ledd i sitt sikkerhetsforebyggende arbeid som oppgave å informere brukere og offentlighet. Sjøfartdirektoratet har en egen avdeling for fiskefartøy. Denne har på egne nettsider veilederen ”Sikkerhet på fiskefartøy” liggende tilgjengelig for alle. Veilederen inneholder tips, informasjon, forebyggende tiltak, statistikk og bestemmelser om sikkerhet på fiskefartøy. Den er lettleseelig og gir på en enkel måte rede for ulike risikosituasjoner om bord. Jeg har gjennomgått veilederen og den kan være *for* lettleseelig. Med det mener jeg at noe av teksten og tegningene kan oppleves som så barnslige at det kan fornærme gruppen den er tiltenkt å hjelpe. Den fremstår som mer passende for elever og studenter enn for voksne værharde fiskere. Nettsiden er et resultat av et samarbeid mellom Sjøfartdirektoratet og flere aktører i næringen. Målet er at det skal være lettere for fiskere å holde seg oppdatert på sikkerhetsinformasjon og regelverk og slik bidra til forebygging av ulykker.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Hentet 10. juni 2011, fra sjøfartdirektoratet [http://www.sdir.no/no/Regelverk2/Internasjonalt\\_arbeid/International\\_Maritime\\_Organization\\_IMO/](http://www.sdir.no/no/Regelverk2/Internasjonalt_arbeid/International_Maritime_Organization_IMO/)  
<http://www.sdir.no/no/Regelverk2/>

<sup>15</sup> Hentet 10. juni 2011, fra Sjøfartdirektoratet [http://www.sjofartsdir.no/no/Om\\_Sjofartsiderktoratet/Hva-gjor-vi/](http://www.sjofartsdir.no/no/Om_Sjofartsiderktoratet/Hva-gjor-vi/)

<sup>16</sup> Hentet 10. juni 2011, fra sjøfartdirektoratet <http://www.sdir.no/no/Yrkesfisker/Om-yrkesfiskerno/>

Sjøfartsdirektoratet stiller krav til rapportering ved ulykker og skader. Krav til melde- og rapporteringsplikt er hjemlet i Forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs (2008). Informasjonen som samles inn skal brukes til å forske på ulykker, nestenulykker og utvikle risikoanalyser slik at erfaringer kan brukes til å forebygge ulykker og identifisere risikoområder og ulykkestrender. Hensikten er at dette skal kunne viderformidles til hele næringen og det er en uttalt forventning til næringen at denne informasjonen blir brukt aktivt i interne sikkerhetssystemer<sup>17</sup>

### *Fiskeridirektoratet*

Fiskeridirektoratet har ansvar for å forvalte marine ressurser gjennom avtaler, fordeling av kvoter og deltakelse i forhandlinger med andre land om kvoter og ressursforvaltning.

Fiskeridirektoratet anser seg som faglig premissleverandør, forvalter og medspiller. Deres virksomhet er regulert i blant annet *Lov om retten til å delta i fiske og fangst* også kalt Deltakerloven (1999). De gir råd og utarbeider forslag til årlige nasjonale reguleringstiltak, eller forskrifter som for eksempel Konesjonsforskriften, på alle former for fiske og fangst. Deretter fastsetter Fiskeri- og kystdepartementet reguleringene. Når departementet har fastsatt reglene, er det direktoratets oppgave å se til at de blir overholdt og tildeler fisketillatelse og kontrollerer at vilkår knyttet til tillatelsene overholdes. Direktoratet deltar også aktivt i utviklingen og innføringen av strukturtiltak i fiskeflåten.<sup>18</sup> Prinsipper om bærekraftighet, ressursbevaring og miljøvern har en stor plass i fiskeripolitikken, og kan sees på som et resultat av den politiske styringen fra fiskeri- og kystministeren og Stortinget<sup>19</sup>. Ressurskontroll utføres av Fiskeridirektoratet, Kystvakten og salgslagene.

### *Kystvakten*

Kystvakten er en avdeling innenfor forsvaret og har som sine viktigste oppgaver å drive oppsyn med fiskeri, miljøvern, søk og redning og tolloppsyn. I følge nettsidene til Forsvaret ivaretar de et bredt spekter av nasjonale oppgaver på et enormt område langs hele kysten. De viser til sammensatte og kompliserte utfordringer langs kysten og i havområdene og at dette reguleres innenfor flere myndighetsområder. Kystvaktloven (1997) gir derfor hjemmel til at

---

<sup>17</sup> Hentet 10. juni 2011, fra sjøfartsdirektoratet <http://www.sjofartsdir.no/no/Yrkesfisker/Ulykkesinformasjon/>

<sup>18</sup> Hentet 10. juni 2011, fra fiskeridirektoratet <http://www.fiskeridir.no/om-oss/vaare-oppgaver>

<sup>19</sup> Hentet 10. juni 2011, fra fiskeridirektoratet <http://www.fiskeridir.no/om-oss/aktuelt/2010/fiskeridirektoratet-110-aar>

kystvakten kan utøve kontroll på vegne av flere statlige etater inkludert Sjøfartsdirektoratet og Fiskerdirektoratet.<sup>20</sup>

#### 6.1.4 Sikkerhetskrav i utdanningsforløpet

Dekksoffiser kl. 1 sjøkaptein er høyeste sertifisering og kreves for å føre alle typer skip på alle hav. Kravene til kompetanse og sertifisering er nedtegnet i STCW-konvensjonen og i forskrift om kvalifikasjonskrav på norske skip (2003). Det fins fire hovedveier til denne utdanningen. Disse er via studieforbereidende, tekniske allmenne fag, fagbrev eller praksis til enten universitet, høyskole eller teknisk fagskole. Opplæring til å bli dekksoffiser kl. 1 sjøkaptein tar 6 år totalt. I denne oppgaven har jeg intervjuet elever og studenter som har gått veien via fagbrev som fiskere og teknisk fagskole. Det krever to år på videregående skole fulgt av to år læretid i bedrift. Etter det kan de ta fagbrev som fiskere. Så følger to år videre studier på maritim fagskole i faget nautikk. Maritim teknisk fagskoleutdanning er en av mange fagskoleutdanninger som tilbys ved skoler eid og drevet av fylkeskommunene. Denne fagskoleutdanningen er toårig og gir rett til utdanningsstøtte frå lånekassen og skal være et alternativ til universitet og høyskole.

Ved endt utdanning på Austevoll maritime fagskule, med fordypning i nautiske fag, (*nautikk-kurskode FTM01H/D/N*) blir en *Dekksoffiser kl. 1 sjøkaptein*. I tillegg til krav om utdanning kommer Sjøfartsdirektoratets krav om kadettpraksis, altså fartstid opptjent i stilling med dekkjeneste som inkluderer konkrete arbeidsoppgaver redegjort for i forskrift om kvalifikasjonskrav på norske skip (2003) § 4-3. Sjøfartsdirektoratet behandler søknader om sertifikat og krever dokumentasjon i forhold til blant annet vitnemål fra utdanning, dokumentasjon på sikkerhetskurs og helseerklæring fra godkjent skipslege.

Kravene til sikkerhetsopplæring i STCW konvensjonen er sikret i følgende kurs:

- IMO 60 grunnleggende sikkerhetskurs for sjøfolk 60 timer, basic safety training for seamen
- IMO 80 videregående sikkerhetskurs for sjøoffiserer 80 timer, advanced safety training
- STCW-95 grunnkurs medisinsk behandling 40 timer, 40 hours basic cours in medical care

---

<sup>20</sup> Hentet 10.juni 2011, fra forsvaret

<http://forsvaret.no/om-forsvaret/avdelinger-i-forsvaret/sjoforsvaret/Sider/kystvakten.aspx>

Det første kurset er integrert i utdanningen på første året videregående utdanning maritim linje og de to siste kursene er integrert i undervisningsopplegget på maritim teknisk fagskole. Kursene er godkjent av sjøfartsdirektoratet, i henhold til STWC-95 konvensjonen.

I vedlegg 2 har jeg kort sammenfattet hovedpunkter i læreplaner og kompetansekrav knyttet til sikkerhet på de ulike trinnene i dette utdanningsforløpet. Kravene fra hvert studieår bygger fra kravene i foregående år. Fokus på sikkerhet i videregående opplæring og teknisk fagskole speiler ansvarsforholdene elevene og studenten får når de kommer ut i praksis og blir gradvis mer omfattende. Elevene skal sørge for egen sikkerhet og gjøre operasjonene på en trygg måte, mens studentene skal lære å vurdere andres og egen sikkerhet som leder og ansvarlig offiser.

Alle avtalene, lovene og forskriftene som er gjennomgått i dette kapittelet har direkte innvirkning på arbeidsdagen til informantene mine. Det samme gjelder de ulike etatene som har ansvar for å implementere og følge opp krav og mål som settes for fiskeflåten. Krav til kompetanse gir også føringer for utdanningenes betydning. Innholdet i utdanningene er også styrt av internasjonale avtaler og læreplaner fra norske myndigheter.



## 7. Hva sier fiskerimiljøet i Austevoll?

### 7.1 Innledning

I dette kapittelet vil jeg presentere resultat fra intervjuene. Jeg har valgt ut informasjonen som jeg tenker er relevant for min problemstilling. Mye informasjon er derfor utelatt. Jeg har sammenfattet funn fra de ulike gruppene i forhold til tema i samtalene. Temainndelingene i de ulike gruppene er ulik som et resultat av at intervjuene var ulike. De er formet av hva de ulike gruppene vektla og hvilken erfaring og kompetanse de har, samt at jeg brukte ulike intervjumetoder. Jeg har i hovedsak valgt å ikke identifisere informanter utover tilhørighet i gruppene elever, studenter, lærere og skippere. Hvis vi ser tilbake til analysemodellen så oppholder jeg meg nå både på nivå 3 og nivå 4 i analysemodellen. Informanter tilhørende på nivå 3 gir informasjon om både nivå 3 og nivå 4 i modellen.

### 7.2 Elever

Jeg har intervjuet 9 av 12 elever på vg2 fiske og fangst. De har gått to år på videregående skole og skal ut i to års læretid før de kan ta fagbrev som fiskere.

Alle de unge har forventninger om at de skal være trygge på arbeidsplassen og de har liten bevissthet om at de skal ut i et risikofylt yrke. Kun den voksne eleven med erfaring gir uttrykk for det motsatte. De har en viss oppfatning av risiko og sikkerhet som begrep, men viste lite bekymring knyttet til at de skal ut i et yrke som innebærer en del risiko. De har forventinger om småskader alle sammen og ser ut til å mene at det er naturlig og udramatisk. Alle oppgir at de bruker/vil bruke verneutstyr og har en forventning om at de ikke slipper ut på dekk uten at det er på.

De synes sikkerhetskurset var veldig viktig, HMS undervisningen på skolen ikke så viktig og at sikkerhetsopplæring de får om bord er aller viktigst. Men kun halvparten mener at det ikke er noe som er mer viktig enn sikkerhet. Videre vil bare rundt halvparten av dem gi beskjed om de ser noen bryter regler eller opptrer uansvarlig, og da sier de at det vil komme an på hva og hvem som gjør noe. Alle sier at de gjør som skipperen sier uansett hva han ber de om. Så lenge det er arbeidsrelatert.

### 7.3 Studenter

Gruppeintervju med 6 studenter som alle har fagbrev som fiskere. Alle er tidlig i tyveårene, og har omtrent 2 år fartstid. Alle seks er offiserskadetter om få måneder og fremtidige skippere og styrmenn innenfor fiskeflåten. De er viktige informanter fordi de har en nærhet til feltet gjennom sin læretid og kan fortelle om sikkerhetsopplæring både om bord og i utdanningen.

#### *Risikoopplevelse og skadedefinisjon*

De sier at de ikke bruker mye tid på å reflektere over at de skal ut på en farlig arbeidsplass og synes heller ikke det er stort fokus på det i utdanningen eller på sikkerhetskursene. I alle fall ikke spesielt rettet mot risiko i fiskeflåten. Alle 6 er forberedt på å få småskader og mener at "litt risiko" må en regne med. De tenker ikke så mye på det. Likevel ofrer de ikke bevisst en finger for et kast, selv om de i kampens hete kan gjøre ting som en tenker etterpå var risikabelt og fort kunne gått galt. De har alle vært om bord når det har forekommet skader. Eksempler er brukket arm, en annen som fikk en "sjakkell i kjeften". De som ble skadet ble sydd sammen om bord og gikk til lege og tannlege når de kom i land. En av studentene sier han "knakk tuppen av fingeren", men heller ikke det krevde at de gikk til lands. Skadene over beskrives som "småtter" og ikke alvorlig. De mener at det kun er relevant å rapportere skader som fører til at de må i land. De vil ikke rapportere om de skjærer seg i fingeren og "verda stopper ikkje opp midt i eit kast fordi du vrikker ein fot".

Fiskebåt er en spennende arbeidsplass. Ingen dager er like. Men miljøet blir utrolig viktig for trivsel.

#### *Sikkerhetsopplæring*

Studentene er veldig positiv til nytten av sikkerhetskursene, og særlig gjelder dette medisinsk opplæring. I forhold til undervisning så mener de at det de har lært om systematisk sikkerhet i utdanningen har skjedd på fagskolen, ikke på videregående. Faget sikkerhet og ledelse går mest på regelverk og mindre på det praktiske. De innser at de må kjenne til regelverk for å utøve det og rekner med at det vil bli en rutine til slutt. De fremhever at de ikke utlært i forhold til sikkerhetsstyringssystem, men har fått undervisning som inkluderer kjennskap til blant annet ISM-koden. De mener at de har lært mest om sikkerhet i læretiden om bord. De får beskjed når de kommer om bord at "her gjer vi da sånn og so gjer du da". Opplæringen

består stort sett i at de blir vist konkret hva de skal gjøre. De måtte ikke sette seg ned og gå gjennom sikkerhetssystempermene. De mener også at en del av sikkerhetsarbeidet ikke er skrevet ned i prosedyrer, men at når de gjør arbeidet så tar de forhåndsregler i forhold til sikkerhet, samt at de som er erfarne holder et øye med dem i begynnelsen. Når de nå skal ut på nye båter forventer de en runde og at de kan spørre om de lurer på noe utover det. De ser store ulikheter mellom seg selv og de som har matrosfagbrev og har sin erfaring fra for eksempel offshore. De mener at selv er de opplært til å være mer innstilt på å tenke selv, altså tenke over farlige situasjoner i forkant, mens matrosene har vært satt inn i prosedyrer og ”når alle dei er gjennomgått då er det ikkje lenger so farlig”. De uttaler at ”Vi bruker meir sunn fornuft enn papir”. De tror at for mange prosedyrer og papirarbeid gjør at en tenker mindre på sikkerhet i her og nå situasjoner. ”Viss du veit i en arbeidssituasjon at alt eigentleg er gjennomgått blir ein mindre bevisst”. De som har sin læretid og fagbrev som fiskere er klar over at ”alt kan skje” og er dermed mer påpasselig og tenker litt mer gjennom ting i forkant. De synes det er godt samsvar mellom det de lærer på utdanningen og virkeligheten de møter om bord. Men de tror det er stor forskjell mellom de ulike skolene. Austevoll maritime fagskule har lærere som som nylig har vært ute og reist i forhold til på andre skoler hvor de ikke har reist på mange år.

### *Sikkerhetssystem*

”Det viktige er at sikkerhetssystem tilrettelegges praktisk, da vil det bli gjort”. Legges det opp til en ”vanvittig papirmølle” tror de det vil true sikkerheten fordi papirarbeidet blir gjort, men ikke det praktiske. ”Det er viktigere å skape holdninger enn å ha ei papirmølle. Den vil ikkje hjelpe om holdningene er dårlig”. De ser også at papirarbeidet kan omgås så det vil uansett avhenge av holdningene til de som er overordnet. Det handler om hvilken vekt offiserene legger på sikkerheten. ”Dessuten må det gå an å tenkje sjølv”. Noen har deltatt i risikovurderinger, men de fleste har ikke. De mener det ikke er aktuelt å bruke på fiskebåt. Det samme gjelder systematisk avviksrapportering. Dette fordi reder ofte er om bord og de snakker med han flere ganger for dagen. Problemet blir løst underveis og det har ingen hensikt å dokumentere det. De ser heller ikke helt hensikten med statistikk. Men alle sier at de vil gi beskjed om bord dersom de ser farlige situasjoner. Slik at arbeidet kan forbedres eller gjøres tryggere der og da. De erkjenner at de kanskje må ta snarveier for å få jobben gjort fordi ikke alle kast er like. De er innstilt på å tenke nytt (dvs. gå utenom prosedyrer og vanlig

fremgangsmåte) hvis situasjonen krever det. Verneombud kan ha en funksjon fordi den som er det vil tenke mer på sikkerhet enn de andre, være mer oppmerksom og føle mer ansvar.

### *Tilsyn og kontroll*

Myndighetenes tilsyn kan være viktig i den grad de ser på ”relevante ting og opptrer fornuftig”. Det betyr at de ser på det som har med sikkerhet å gjøre, sjekker papirer og at alle er kvalifiserte til det de skal gjøre og at ting er i forsvarlig stand. At sikkerhetsutstyret er som det skal være – flåter, brannutstyr og øvelser. De mener det er noe utstyr på båtene som er i dårlig stand og som burde forbedres, men at det har blitt en bedring de siste årene. Penger og investeringer i utstyr er viktig og viser at sikkerhet prioriteres.

### *Sikkerhets- og verneutstyr*

De sier det er logisk for dem å bruke verne og sikkerhetsutstyr. De tror at det på større båter blir brukt ganske automatisk selv om de ser at ”gamlingene” ikke alltid bruker det. Det er lite fokus på at det er påbudt, men de blir oppfordret til å bruke utstyret og fortalt at dersom en lar være så er det på eget ansvar. De knytter bruken av utstyret til arbeidsoperasjonene. Ikke til annet opphold på dekk.

### *Nyutdannendes posisjon om bord*

Studentene tror de vil miste engasjement i forhold til å ha fokus på sikkerhet om de ikke får respons om bord. Informantene sier at de kan ikke presse endringer igjennom i et miljø som har vært i lag i 10-20 år. ”Det er ikkje så enkelt å forandre ting då”. Ingen av dem ville utfordret mannskapet og ledelsen på å gjøre for eksempel risikovurderinger hvis det ikke var vanlig om bord, selv om de mente det var viktig. Det er viktig for dem å passe inn når de kommer om bord. Men de ville ha sagt ifra hvis de var utrygg i en situasjon, men ikke mer enn en gang hvis ingen andre mente at det var farlig. De blir satt på prøve om bord for å vise hva de kan, men ikke noe som truer sikkerheten deres. De forventer at de vil bli satt til risikofylte oppgaver på grunn av sin alder og fysikk. Litt sånn ”du som er ung og sprek kan ikkje du klatre opp og skifte dette her”. Men de føler det gjelder alle steder i samfunnet. Ikke bare på fiskeri. En var overrasket over de andre sine uttalelser og har ikke fått den opplevelsen i sin læretid. Alle var enige i at erfarne folk ikke setter en uerfaren ungdom til å gjøre noe farlig/skummelt. ” hvis dei meiner at det er skummelt då vel å merke”.

## *Skippers rolle*

Skipper har klar ledelse og hans ord er lov. Ofte er reder og skipper samme person. De gjør som skipper sier. ”Hadde han bedt meg om å klatre opp i ei mast i orkan så hadde eg gjerne sagt nei, men da skal mykje til for å sei nei”. De har respekt for offiserene om bord. Når de om noen år er skippere og styrmenn med ansvar for alt som foregår om bord vil de føle et ansvar for sikkerheten til mannskapet sitt. De synes ikke sikkerhet er opp til hver enkelt. De er bevisst på at om en ti års tid er det deres holdninger som vil være avgjørende for sikkerheten om bord. De vil være streng med de yngre om bord og føle ansvar for å lære dem opp, gjøre dem oppmerksomme på risiko og si fra når de går for langt.

## 7.4 Lærere

Denne gruppen bestod av tre ansatte med ulik faglig bakgrunn. En har bakgrunn som forsker innenfor området akvakultur med akademisk utdanning. De andre to har offisersutdanning og lang erfaring fra fiskeri og annen maritim virksomhet. De har imidlertid undervist i noen år nå og er erfarne også innen skoleverket. De to lærerne med fiskerifaglig bakgrunn er verdifulle informanter knyttet til innhold og utfordringer i utdanningen, men står i en særstilling på grunn av sin kjennskap til hva som skjer på fiskefartøyene. Den andre læreren er verdifull fordi han i mindre grad er påvirket av fiskerikulturen jeg forsker på, og kan se på sikkerhetsarbeidet fra et annet ståsted enn de andre informantene mine.

### **7.4.1 Lærer videregående nivå**

HMS gjennomsyrrer i følge han læreplanen. Det er en egen HMS-modul som inkluderer innføring i systematisk sikkerhetsarbeid, risikovurdering, og oversikt over regelverk og lovverk. De skal kunne finne informasjon og kjenne til hovedinnhold. Angående bevissthet og forståelse for HMS og sikkerhetsarbeid er det stor forskjell på elevene. Noen er modne og flinke, mens andre mangler forståelse. Dette gjelder også generelt faglig. De fleste ser likevel ut til å være bevisst at de velger et farlig yrke og han forsøker å øke denne bevisstheten og legger i sin undervisning frem tall og ulykkestatisikk.

Elevene er motiverte for faget, men sliter litt med det systematiske sikkerhetsarbeidet. Svakheterne virker å være faglig, ikke knyttet til holdninger. Praksisperioden viser ofte at de som er faglig svake får gode tilbakemeldinger fra praksis. De kan fungere godt om bord på tross av utfordringer med fag og teori. Han mener at HMS oppleves som et vanskelig begrep som oppleves som fjernt fra praksis og at overføring av teori til praksis er vanskelig. Som om sikkerhet i det daglige ikke har så mye med HMS-undervisningen å gjøre. Dette kunne i følge han ha blitt sikret gjennom en systematisk og bevisst integrering av sikkerhetsarbeid i praksisfagundervisningen. For eksempel startet prosjektarbeid med en sikker jobbanalyse (SJA) som eksempel på bruk av risikovurderinger i en konkret situasjon og slik bygge bro mellom teori og praksis. Her mener han at de som undervisningsinstitusjon både kan og har intensjoner om å gjøre forbedringer. Elevene har utbytte av sikkerhetskurs og de ønsker mer av det.

## **7.4.2 Lærere teknisk fagskole**

### *Sikkerhet og ledelse*

Skolen skal justere sin læreplanen i henhold til STCW, som er styringsdokumentet til utdanning i forhold til sertifisering. Faget Ledelse og sikkerhet er 6 timer per uke og en stor del av utdanningen, de tror at det er mer å gå på i dette faget og håper den nye læreplanen vil bidra til det. Det er mindre fravær i dette faget nå enn før, noe som viser en holdningsendring og en erkjennelse om at det er et viktig fag. De jobber med holdningene til sikkerhetssystem og prøver å knytte det til praksis. Sikkerhet er integrert i de fleste fagene og vises også praktisk om bord på *Stø Kurs*, som er undervisningsbåten til skolen. Der får de erfaring knyttet til all drift om bord i en fiskebåt. Hovedmålet er å prøve å bevisstgjøre studentene i forhold til hvilken leder de kan og vil være og få studentene til å tenke selv. Det er så mye variasjon mellom båter og bransjer at de må lære å gjøre vurderinger tilpasset til mange ulike situasjoner. Håpet er at studentene skal lære å tenke sikkerhet og konsekvenser av alt de gjør, før de gjør det.

### *Holdninger til HMS i studentgruppen*

De mener at "HMS tanken" har ungdommer nå "fått inn med morsmelk" og de er HMS-positive. I det legges at alle forholder seg til det, og det virker integrert i studentene at sikkerhetsarbeid er viktig og nødvendig. Både fordi det er nyttig og fordi det er klare krav om det i bransjen nå. På skolen prøver de å formidle at det følger konsekvenser av å bryte regler

og prosedyrer. Både helsemessige som gjør deg ute av stand til å jobbe og rent økonomisk. Slik prøver de å fremme holdninger og vise at sikkerhetsvurderinger er viktig. Håpet er at de unge tar med seg positive holdninger om bord og påvirker kulturen der. De tror at med utdanning, kurs og en generell holdningsendring i samfunnet vil det for hver generasjon bli bedre holdninger til systematisk sikkerhetsarbeid i flåten. Men det kan ta tid før en blir kvitt gamle holdninger og kultur.

### *Gap mellom undervisning og praksis*

De tror det er stor forskjell på teori og praksis. Det studentene opplæres til på studiet tror de ikke er i samsvar med den virkeligheten de møter om bord. Læreren mener å se en markert endring fra elever på videregående og studenter på teknisk fagskole knyttet til en bevissthet om at sikkerhet må tas alvorlig. Selv om han påpeker at noen har motsatt endring. Det kommer litt an på hvilken bransje og båt de har hatt læretiden sin på. Det er etter hans vurdering også store forskjeller mellom fiskeri og annen sjøfart, med offshore og fiskeri som to ytterpunkt. Offshorestudenter er mer bevisst og har positive holdninger. Fiskere har positive holdninger hvis det ikke går utover lønn og fortjeneste. Avdelingsleder ser ikke ulikheter mellom studenter fra ulike bransjer, noe han er overrasket over. De mener at de som utdanningsinstitusjon vil trenge kompetanseheving i forhold til sikkerhetssystem og ISM-koden (eller tilsvarende). Og de tror at å undersøke hvordan undervisningen samsvarer med virkeligheten for eksempel gjennom en Gapanalyse kan føre til en enda bedre tilpasset undervisning. Skolen pleier å ta med studentene på en årlig sjøsikkerhetskonferanse. Den er nyttig fordi folk med ulik erfaring og bakgrunn forteller om sikkerhet og det gir studentene et mer nyansert bilde av sikkerhetsarbeid.

### *Holdningsendring i flåten*

De hevder at holdningen i fiskeflåten er endret mot en forståelse for at HMS er viktig. I den forbindelse tror de at noe av tvangen i regulering og forskriftspåbud har fungert og bedret sikkerheten om bord. Før brukte de for eksempel aldri verneutstyr, noe som er vanlig nå.

Fiskeri ligger i følge lærer 20-30 år etter andre bransjer når det gjelder arbeid med sikkerhet. ”Før i flåten var det ikke tanke på sikkerhet i det heile tatt. Ingen ville gått med hjelm, mens no går nesten alle og de får tilsnakk når dei gløymer det. Det viser en stor holdningsendring”. De tror at bruk av sikkerhetsutstyr kan også handle om at ungdommen er mindre båt vant og

bruker mer naturlig flyteutstyr. Utstyret er i tillegg bedre og hemmer de mindre i arbeidet. De tror at fiskere har en høyere risikoaksept enn andre folk, noe som også preger studentene. De opplever skader og småuhell, og selv om det er ubehagelig så rekner de med det.

### *Sikkerhetssystem*

ISM-koden (eller tilsvarende) tror de blir en utfordring for fiskeflåten på tross av en markert positiv utvikling fra de begynte å reise til nå. For å lykkes med innføring av et ISM-lignende system i fiskeflåten tror de at hvert rederi/båt må utarbeide egne system. Det må være forenklet og med minimum av permer, papirarbeid og dokumentasjon slik at det er funksjonelt og blir brukt. De fremhever at i noen tilfeller er den største trusselen mot sikkerhet om bord systemene. De er for omfattende og krever for mye arbeid, noe som fører til at ”ingenting” blir gjort. Det handler i følge dem om å finne en balanse mellom systemer som sikrer gjennomføring av sikkerhetsprosedyrer, men med minimum av dokumentasjonskrav. De mener at motstanden i flåten handler om at de finner det meningsløst å skulle skrive ned det de har gjort i alle år. Dersom en klarer å fremme forståelse for hensikten og vise fordelene tror de det vil kunne skape positive holdninger til systemene. Alle fra elever til redere frykter merkostnader og ekstraarbeid som tar fokus vekk fra fiske. Omfattende systemer som ikke blir brukt vil være meningsløst og de tror det i tillegg kan lage et større gap mellom det de underviser i på skolen og det som skjer om bord.

### *Skippers rolle*

”Skippers ord er lov”. Det er strengt hierarki om bord og det mener de det skal være. Holdning til offiserene blir dermed det avgjørende i forhold til sikkerhetskultur. Skippers holdninger er det viktigste. Han må gå foran med eksempel for det er fremdeles slik at ”Monkey see, monkey do”. Skipper er styrt av system som legger begrensninger på det han kan be folk om å gjøre, men fremdeles vil nok alle følge hans ordre selv om det krever at de bryter prosedyrer. ”Regler brytes om han ber om det”. Et ønske om å høre til og passe inn vil også føre til at de gjør som de får beskjed om. Alle vil bli sett på som ”gode arbeidsfolk” og da kan de ikke dille rundt med for mye HMS og lete etter hjelmen sin. Skipperutdanning er vanlig i Austevoll. Nesten alle som jobber i flåten har den.



## *Myndighetenes regulering*

”Myndighetene tillater slurv og regelbrudd, de har ikke gått sterkt nok inn for å styre sikkerheten i flåten og det finnes få konsekvenser”. Læreren tror at for å fremme sikkerhetsarbeid i en bransje som har vært fristilt og unntatt fra krav kan det være hensiktsmessig å belønne de som har gode system. For eksempel gjennom billigere kystavgift eller lavere forsikringspremie til de beste båtene i flåten. Det krever samarbeid mellom myndigheter og forsikringsselskap. En annen måte å forbedre sikkerheten i flåten kan gjøres gjennom å vekke konkurranseinstinkt til fiskerne. Særlig i Austevoll mener den ene læreren at dette vil fungere bra. Han sier at Austevollsbåtene kjennetegnes av en røff kultur, noe som henger sammen med kulturen i kommunen, som han mener er røff. En slik kultur vises blant annet i språket og at ”cowboyer” med machoatferd får respekt fordi de ofte har høy inntjening. Lønnsomhet mener læreren motiverer risikovilligheten. På 80-90 tallet var det en stilltiende aksept for at kolmulefisket kunne føre til dødsfall og alvorlige skader. Kolmulefisket medførte høy risiko, men er veldig lønnsomt fiskeri. I tillegg gir det høystatus å ha vært med på kolmulfiske og mestret det. Kvoteregulering dvs. myndighetenes ressursregulering, har også bidratt til å gjøre fiskeri tryggere. Alle får kvoter tildelt og trenger ikke gå ut i orkan for å få fangst innenfor et visst tidsrom.

## *Risikovillighet*

Men de tror fremdeles det er høy risikovillighet for å redde en last/fangst. Videre sier læreren at Lottsystemet kan bidra til risikovillighet og slik være en trussel for sikkerheten. Det samme gjelder trygderettighetene til fiskere. De er selvstendige næringsdrivende og går på kontrakter som når som helst kan avsluttes. Får de rykte på seg som sikkerhetsdetaljister som hele tiden stopper arbeid eller jobber senere på grunn av overdreven sikkerhetsfokus kan det føre til at de ikke får jobb.

## 7.5 Intervju skipperne/styrmenn

Alle de fire skipperne jeg intervjuet har både utdanning og lang erfaring fra fiskeflåten. Noen har i tillegg erfaring fra andre typer fartøy. Denne gruppen er spesielt viktige informanter i forhold til hva som foregår på fartøyene og er nøkkelinformanter i denne oppgaven.

### **7.5.1 Risiko/opplevelse/persepsjon**

Alle fire føler seg trygg selv om de er bevisst at de har et risikofylt yrke og at det kan være farlig å være om bord, særlig når elementene jobber mot dem. ”Vi kan ikke garantere sikkerhet på forhånd” sier de, men samtidig er ingen av dem redd for å være på havet. At det er farlig og risikabelt er ikke noe de går rundt og tenker på. Da tror de at en like gjerne kan gå i land. De aksepterer alle risikoen som følger med yrket og sier at dersom de skulle drevet risikofritt så kunne de ikke ha kastet loss. De mener at de har en høyere risikoaksept enn folk flest, men at de og er mye mer observant i situasjoner som medfører fare og risiko.

### **7.5.2 Skader**

Alle fire har opplevd litt småskader, men ikke som de har blitt sykemeldt av. De nevner å ha blitt kuttet, klemstret, knust litt knoker. Og de mener at sying, kutting og klemstring er vanlig og ingen grunn til at noen vil eller må dra hjem. Den ene skipperen har en brukket arm, men reiser likevel ut og er ikke sykemeldt. Det er bred enighet om at småskader ikke fører til at de rapporterer eller stopper arbeidet. En uttaler at hvis de skader en finger så fokuserer de på at de har 9 fingre igjen som de kan fiske med. I forhold til rapportering av skader sier han ene: ”Kutt eller klemstring rapporteres ikkje. Det blir for lite. Me er ikkje så flink til å melde fra bortsett fra død – då må me jo, eller at ein person er skada sånn at dette kan få en følgeskade. En brukket arm er ikkje så farlig, men at en mann ramler og slår seg og får vondt i rygg/nakke er litt mer vitalt enn ein finger eller neve”. Det vil si en skade som de tror kan få konsekvenser senere. De har ikke et slikt system som oljefolk har hvor de rapporterer den minste ting som ”flis i fingeren”. De har høy terskel for hva som blir definert som alvorlige skader og har høy aksept for at småskader er vanlig og forventet. Den ene båten har opplevd å miste en mann i en ulykke for 10-15 år siden. ”Å miste en mann gjer noko med sikkerhetskulturen om bord” Ellers har de alle stort sett vært forskånet for alvorlig ulykker slik de ser det. Selv om to av dem forteller om kraniebrudd og hodeskader.

### **7.5.3 Risikovillighet**

”Ingenting trumfer sikkerheten og penger kjem ikkje først” sier de. Det viktigste er å komme hjem med like mange menn i samme tilstand som da de reiste. ”Står det om ei last og sikkerheten til mannskapet så mister ein jo fangsten sjølvst”. Likevel erkjenner de at de av

og til tar høyrere risiko med bruket og at generelt så ”pushes limiten” noen ganger, selv om det finnes grenser. Bevegelige grenser virker det som. Å ta sjanser er noe som skjer i adrenalinrush og affekt under kasting og det verken forventes eller kreves av mannskapet at de risikerer helsen sin. Men mannskapet gjør ofte det når de blir revet med av spenningen i fangstøyeblikket. De kategoriserer seg i utgangspunktet som jegere på jakt etter fisk. Og spenning er en viktig del av arbeidet deres.

For at de skal avbryte arbeid underveis sier han ene at det skal være fare for død eller alvorlig skade. En må rekne med småskader, og klemstring blir ikke ansett som grunn nok til å avslutte arbeidet/operasjonen. De andre slutter seg til dette. Men de ville ikke tatt snarveier og det er heller ikke mange snarveier å ta, men de er villig til å gjøre det som må gjøres for å berge fangst og bruk. Tid er en viktig faktor i fiskeri. Det må gå ualminnelig fort og det kan av og til være farligere å stoppe enn å fortsette. De kan ikke stoppe midt i et kast for da kan fort ting gå galt og går en ting galt så kan det forårsake en kjedereaksjon.

Selv om de sier at ingenting er viktigere enn sikkerhet, innrømmer de også at det er viktig å fiske kvotene for ellers vil de få mindre lott/lønn. Så hvis de nærmer seg slutten av året og båten har fisket halvparten av kvotene sine, er en jo villig til å ta en høyere risiko. Dette gjelder både dem og mannskapet. Videre vil konkurranse mellom båtene være en faktor. De sier at det er blodig konkurranse dem i mellom selv om de representerer en sikkerhet for hverandre der ute. ” Det er eit samfunn – me konkurrerer men samarbeider”. Det som driver dem er at de vil laste båten, melde inn fangst, losse og komme seg ut igjen å fiske. Og ”viss alle dei andre ligg og tråler og du ligg å bakker så går jo ikkje det an”. ”Me er jo cowboyer inntil det pinlige nesten, må jo berre innrømme det” sier den ene skipperen. De ser forskjell på ulike båter og ulike rederi. Og mener at det handler om hvor båten kommer fra, hvem du konkurrerer med og hvem som er skipper. Og at noe av den gamle machokulturen kan ligge igjen hos noen enda. De tror de fleste Austevollsbåtene driver mye likt.

De sparer ikke på utstyr og alle fire forventer at det som de som skipper krever av utstyr blir kjøpt inn. De bruker mye penger på solid og skikkelig utstyr som nøter og wirer for å forebygge risikosituasjoner. Det er bedre å bruke litt mer penger på forhånd på utstyret, enn å spare på pengene og så går ting galt. Så de prøver å gardere seg så godt som de kan med å få utstyret sterkt nok for å unngå uhell.

## 7.5.4 Sikkerhetssystem

Båten som jobber i oljen halve året har innarbeidet et ISM-godkjent system. Skipper der mener det er nyttig. Dette fordi han mener fiskere generelt er ganske "slauerte" i forhold til sikkerhet og hva som er farlig. Oljebransjen oppleves som det motsatte ytterpunktet i den sammenheng så de har blitt tvunget til å tenke mer sikkerhet. Likevel mener han at en "gylden middelvei" vil være å anbefale. De har kjøpt et system og tilpasset det selv. Det er kortet ned til omtrent det halve av utgangspunktet og skipperen vurderer systemet som bra og sier at det i praksis bare er det de gjør til vanlig som er skrevet ned på papir. Så i teorien skal en kunne komme om bord og lese seg til hva som er farlig og hvilke risikosituasjoner en møter om bord.

De andre tre båtene sitter litt på vent når det gjelder system. Dette fordi det ikke er kommet klare føringer om hvor omfattende kravet til fiskebåtene vil bli enda. To har mer eller mindre klare et ISM lignende system som bare trenger å tas i bruk. De har tilpasset systemet til sine båter og tenker det kan bli nyttig. Den fjerde skipperen sier at han skal begynne å arbeide med å sette seg inn i og lage til et system for deres båt. Likevel har alle en form for system som de føler fungerer. De har permer som står klare og har gjort risikovurderinger og laget prosedyrer. Men de sier også at selv om permene ble gjennomgått da de kom, blir de lite brukt. Skipperen om bord i båten som ikke enda har laget et system sier :

"Eg føler at vårt HMS arbeid pågår kontinuerlig, det er noko me snakker om heile tida uten at det er formalisert på noko vis. Me har ingen permer og skriver ikkje noko, setter ikkje opp møte, men me snakker mykje heile tida. Det er vel det som er kulturen vår; at me har fokus på det heile tida uten at me er pålagt det på noko vis."

De påpeker at en svakhet med systemene er at de kan bli for omfattende slik som i oljen hvor skipperne opplever at de har "sjekkliste for sjekklisten". På en fiskebåt må et system være veldig lite og kompakt og de må se at det hjelper på sikkerheten om bord. Det er alle fire enige om. Hvis ikke er det ingen som ser hensikten med det og dermed vil det ikke bli gjort. Det må i tillegg være lettskrevet og ikke noe "advokatspråk". Skal du ha en spade så må det stå – "grip spaden", og hvis det er farlig å gå foran babord vinsj så trenger det ikke stå noe mer enn "Ikkje gå framfor babord vinsj".

Dersom de blir presentert for noe som kan gjøre det tryggere om bord, tar de det med seg. Men mener de at dette kun er kontorarbeid uten funksjon, så blir det ikke tatt hensyn til. Alle sier at de har motstand mot ”papirarbeid” og at de ikke vurderer det som så viktig. Skipper på båten uten system uttaler: ”Eg merker jo når eg tenker på dette her, at eg er litt motstander av at vi skal ha permer som står og slingrer oppi hyllene”. Han har erfaring med en HMS-konsulent som sa til de i ledelsen at :”systema er jo først og fremst for at du skal ha ryggen fri”. Noe som provoserer skipperen for målet hans er ikke å ha ryggen fri. Målet hans er å gjøre det de skal og komme hjem med alle i god behold. De er videre ikke positiv til at det kommer et direktiv som legger premisser uten at de på fartøyene vurderer det som viktig for sikkerheten om bord. ”Me utfører et farlig yrke og det veit me, og me gjer det på ein utruleg bra måte og får det til å svinge uten for store problemer og så kjem det eit regulativ inn og seier at det ikkje går. Me har fiska i tusen år her på Vestlandet og veit at det går ”.

Den ene skipperen sier: ”Me skriver ikkje ned en masse med risikoanalyser men me gjer risikovurderinger når me skal gjere ting me ikkje har gjort før”. Risikovurderinger gjøres i følge alle fire mest underveis i arbeidet og raskt oppe i hodet til dem om bord. De mener at de har gjort en del risikovurderinger som ligger til grunn for måten de arbeider på uten at det står i en perm som alle må lese før de får komme ut å jobbe. Farlige situasjoner blir håndtert der og da og da krever det at de er bevisst og våken i forhold til risikosituasjoner og det har de lært med å jobbe om bord. Ikke med å skrive det ned og sette det inni en perm. De har en spesiell bevissthet eller årvåkenhet som de som mangler fiskerierfaring ikke har. De synes at det som forventes av dem i systemene nå, er at har en skrevet et skjema så står en ikke til ansvar for noe til slutt.

### *Dokumentasjonskrav*

Alle følger noen krav til skriftlighet og dokumentasjon, men i veldig varierende grad. Det vil si at arbeidet blir gjort på en trygg måte i henhold til en prosedyre, men selve skrivearbeidet blir gjerne lempet på. Det gjøres enten i etterkant eller ikke i det hele tatt. De har flere eksempler på det. Arbeid i høyden krever en godkjenning og bruk av sikkerhetsutstyr. Mannskapet tar på seg utstyret, men skriver ikke søknaden. De utsetter seg ikke for risiko, men lemper litt på skrivearbeidet som stort sett blir gjort etterpå. Det samme gjelder vurderinger om å bruke skjærebrenner. Det krever en tillatelse om ”hotwork”, men på en fiskebåt går de ikke først opp og skriver ut den. De skjærer først for å løse problemet og så tar

de papirarbeidet senere. Noe annet har de ikke tid til sier de. De innrømmer at de ikke gjør papirarbeidet slik det er meningen. De er ikke vant med det og har ikke blitt pushet nok til å ta det i bruk. Både skipperne og mannskapet ser lite poeng i det når de har gjort jobben i 20 år uten å ”søke” tillatelse på forhånd. Det betyr ikke at de ikke har gjort en risikovurdering i forkant. Det har bare ikke blitt formalisert og dokumentert skriftlig.

De sier at de i noen tilfeller må bryte prosedyrer eller forskriftskrav for at det skal bli sikrere å utføre arbeidet de må gjøre. Eksempel er en notlegger som brukes mye. Den har noen slanger oppe på toppen og de som leverer kranene har i henhold til forskriftene ikke lov å montere trappetrinn og rekkverk, men fiskerne er nødt til å ha noe å holde seg fast i og har montert det selv. Det er ikke i henhold til forskriftene, men det er en nødvendighet for å få gjort jobben om bord i dårlig vær. Og noen ganger er deres sikkerhetsrutiner strengere enn forskrift og regler fordi de har erfaring på at ting kan skje, og tar forhåndsregler.

### *Rapportering*

Alle skriver en eller annen form for avviksrapporter hvis noe skjer, men de fører ikke mer enn nødvendig. Hvis de ikke må sende personen på land eller vekk fra båten, blir det notert i dagbok om bord hva som har skjedd slik at det finnes en dokumentasjon på det til senere.

Hvis det å rapportere kan føre til at problemet unngås i fremtiden og det ikke kan håndteres der og da, mener de at rapportering har en hensikt. Men hovedregelen er at det sjeldent skrives avviksmeldinger. De diskuterer farlige situasjoner og nesten-situasjoner som er nye for dem og evaluerer om bord. Holdningen preges av at de ikke føler de har noen å rapportere til, og at de ikke ser hensikten hvis de løser problemet. For eksempel sier han som er skipper om bord i båten som brukes både i fiskeri og i oljen:

”Er det vanlig at ein mann klemstrer seg mellom to tau i nota, så er ikkje det noko ein kan gjere noko med, men viss det kunne vore gjort på ein anna måte så skriver me ein avviksrapport og sender den inn. Det fins to ytterpunkt: I olja der kan dei finne på å skrive en avviksrapport på at det står en halvfull kaffikopp som ingen veit kven som eig, som kan ramle ned og påføre andre skade, noko me ikkje kan holde på med. Det må vera litt relevant. Skal me ha det så detaljert så blir det tull og det er ingen som gidder å skrive avviksrapporter. Sunn fornuft må vera tilstades.”

## *Øvelser*

Det er krav om at de skal ha månedlige øvelser om bord og dette skal dokumenteres. Om bord i båten som brukes i oljen følges dette godt opp. Skipper planlegger øvelsen og setter opp hvordan han tror dette skal gå og så vurderes øvelsen sammen med alle som deltar og sendes til kontoret som skal ha en dokumentasjon på hvordan dette er gjort. De har en plan på hva som skal øves på hver måned. Øvelsene blir tatt veldig på alvor og har ført til forbedringer i utstyr og i beredskapsinnsatsen til mannskapet. De tre andre skipperne sier at de prøver å ha øvelser en gang i måneden, men at de ikke alltid er like flinke til å følge opp og ha øvelser.

## *Tilsyn*

Tilsyn varierer fra årlig til annethvert år. Hva det ses etter på tilsynet ser ut til å variere noe utifra skipperne sine utsagn. Skipperne sier at de som kommer på tilsyn ”er delvis opptatt av den HMS delen”. De spør alltid om hjelmbruk og vernesko, og er opptatt av at sertifikatene er i orden. De sjekker at øvelser er gjennomført og at utstyret om bord er godt nok, men godkjenner dekkdagbok som dokumentasjon.

”Skipskontroll og Veritas går igjennom sikkerhetsutstyr om bord og passer på at alt er på plass og at alle sikkerhetssystemene fungerer. Dei sjekker alt ifrå at det er nok terser på luker og at dei rette skiltene er på de rette dørene og at det er navn på redningsbøyer osv. Kort sagt så sjekker dei at alt skal være på plass”.

De fleste synes det er greit med påminning gjennom kontroll og tilsyn og har gode erfaringer med tilsyn og kontroll om bord. Men påleggene er lite alvorlige. De kan få muntlig beskjed om forbedringer og sier at de ellers er lite opptatt av hva de gjør på.

## *Verneombud*

Alle fire båtene har det, men den blir ikke brukt aktivt, og blir sett på som en lovpålagt nødvendighet som kun vil bli brukt i situasjoner hvor det er uenighet mellom ledelsen og mannskap. Verneombud sees ikke på som en ressurs i forhold til sikkerhetsarbeidet om bord, men den ene båten sier at de skal inkludere verneombud i prosessen med å lage system nå. De andre har ikke brukt verneombud slik.

### *Sikkerhets/verneutstyr*

Det er påbudt å bruke hjelm på dekk og det vet alle sier de. Uansett hvorfor en går ut på dekk skal en ha på hjelm og vernesko. Det har bedret seg mye på dette punktet og de fleste bruker nå verne- og sikkerhetsutstyr automatisk. De sier at som skipper går de ikke rundt og leter etter folk som ikke følger påbudet, men alle har fått beskjed og hvis de da ikke bruker hjelm er det på eget ansvar. To av båtene har hatt hendelser med alvorlige skader som har ført til at det er mer bevissthet i forhold til sikkerhetsutstyr. Ene skipperen uttaler om bruk av sikkerhetsutstyr: ”Eg føler at der har det endra seg i fiskeflåten. Sjølv om me alltid har vore flinke til å passe på kvarandre så var verneutstyr for pusekatter. Det er ok å være mannemann med hjelm no, og det er jo flaks” . Skipperne bruker ikke alltid hjelm selv, sier de.

## **7.5.5 Utdanning**

### *Sikkerhetskurs*

Alle fire synes sikkerhetskurs er nyttig og tre av dem påpeker at det er synd at de som offiserer ikke lenger har repetisjonsplikt. Det stiller de seg skeptisk til og mener det viser at det likevel ikke er fokus på fiskere sin sikkerhet. I forhold til 40 timers kurset så mener de det ikke er ”verdt papiret det er skrevet på” og at felles krav til sikkerhetskurs for alle som skal jobbe på båt er en bedre løsning. Spesielt på store båter, om de nå er fiskebåter eller andre båter.

### *Offisersutdanning/fagutdanning*

De tror det kan være hensiktsmessig å starte allerede på skoleplan og få inn holdninger om sikkerhet. Videre sier de at det ikke er alt de er like flinke til å lære vekk og da er det greit at de har lært noe på forhånd og at de har en base med seg når de kommer ut. ”Så tar me om bord oss av den sikkerheten som skal til i forhold til jobben”. En annen sier:

”Når eg begynte på skulene så hadde me sikkerhetskurs, så når me kom om bord så hadde me nå gjerne en brannøvelse i ny og ne, gjerne et år ikkje. Det er når du begynner på skipper og styrmansutdannelsen at du virkelig må ta tak i HMS, eller me hadde jo HMS men det var jo fint lite dei visste om kva dei skulle læra oss”.

Ene skipperen sier at hans egen utdanning har gitt ham et grunnleggende fundament og at sikkerhet derfor er noe han tenker og fokuserer på, men hevder at en sikkerhetskultur lærer du



ikke andre steder enn der du havner, og han er opplært av ”uutdannede” fiskere. Man blir som ny om bord opplært av gamle fiskere, så dårlige holdninger kan gå i arv og det tar dermed tid å endre holdninger. De tror derfor det kan hjelpe med fokus på holdninger til sikkerhet i utdanningen, selv om det vil ta tid å endre holdningene ute på denne måten. De mener det er viktig å skape holdninger så tidlig som mulig, selv om det ikke vil være enkelt for nyutdannende å komme ut og prege kulturen mye i begynnelsen. De tror at en veldig sikkerhetsbevisst kadett kan fort miste engasjement i møte med kulturen om bord og gli inn i rutinene som finnes der. At nyansatte enten tilpasser seg, eller bytter arbeidsplass. Båtene har mannskap som stort sett har enten fagbrev eller offisersutdanning. Ene båten har ingen om bord uten utdanning.

### *Opplæring om bord*

Båten i oljevirkosomhet har en fast ”førstegang om bord” sjekklister som må signeres og det blir alltid gjort på vei ut. Det finnes en egen for offiserer siden de har andre plikter. Sjekklister ligger i ISM-systemet, men er kuttet ned til kun relevante ting og minimum omfang. Men det som er vanlig på de tre andre båtene er at nye får en runde gjennom båten og blir vist brannutstyr og hvor de finner rømningsvei i forhold til lugarene deres. Videre får de beskjed om de viktigste farene på fiskeri, hvor de skal bevege seg og hvor de ikke skal bevege seg – mest det siste. De skal også gå gjennom sikkerhetssystemene som finnes om bord, men ingen av skipperne satte særlig fokus på det.

Nye om bord blir ikke satt til de vanskeligste jobbene med en gang, men samtidig må de jobbe på lik linje med erfarne fiskere og får ikke bare enkle oppgaver heller. Det mener skipperne at lærlingene trives med. ”Me lærer opp når me får ein mann om bord etter våre erfaringer på plassen– du kan ikkje lese deg opp til å bli ein god fiskar”. ”Og derfor blir papir og en slik tankemåte – det funker ikkje heilt for oss”. Men når lærlingenes logg skal signeres så sier ene skipperen at han ikke signerer før de viser at de kan det som kreves. De fremhever at det er viktig at lærlingene læres godt opp. Når en ny lærling/mann kommer om bord får de beskjed om å følge de erfarne fiskerne. De prøver å lære opp folk til at de skal tenke selv. Det går fort om bord og alt kan skje og dermed må de passe seg selv. Men erfarne fiskerne vil gi de nye beskjed om de er uvøren og utsetter seg selv for risiko. De har fokus på å lære folk opp til å være årvåken og passe på seg selv. De er viktig at lærlingene vet at de er kommet på en fiskebåt og at jobb kan være farlig. De må vite hvordan de skal bevege seg om bord og på

dekk. Det er det som er deres beste sikkerhetsopplæring, å lære å være bevisst på hvor er de står i forhold til arbeidet og hva kan skje dersom de står på en helt annen plass. I forhold til dette fremheves et eksempel fra et mannskapsskifte mellom to båter. En båt med landgang fra ene til andre båten. De fleste som var om bord var ikke sjømenn/fiskere. De ble gitt beskjed om at det skulle kun en mann over landgangen om gangen, men de fikk ikke spesielt beskjed om at de måtte gå vekk fra landgangen. Dette er for erfarne folk selvsagt med to båter i bevegelse. En mann stod for nære og fikk landgangen på tærne. Noe som aldri ville ha skjedd en fisker mener de.

Alle stilte spørsmål til engasjementet og erfaringen med arbeid som lærlingene har når de kommer ut. De mener det er store forskjeller på lærlingene i forhold til hvor gode de er. Noen er engasjert og aktive og lærevillige. Andre fremstår som uinteressert, late og helt uten forståelse for hva som kreves av arbeid på en fiskebåt.

### **7.5.6 Skipperrollen**

Skipper har ansvar for alt om bord. Deres ord er lov. De har ikke opplevd å ikke bli hørt/respektet eller at mannskapet er i opposisjon, men det kan komme frem motforestillinger og da diskuterer de seg frem til hva som bør gjøres. Det er viktig at alle om bord bidrar for å løse utfordringer og har forslag til løsninger. Men det er alltid skipperen som har siste ordet. De fremhever at om bord er alle avhengige av hverandre og derfor må alle delta i problemløsning. Ingen andre kan komme og hjelpe dem. Selv mener de at de ikke detaljstyrer det som skjer på dekk, det er det offiserene på dekk som tar seg av. De mener at mannskapet ville ha utsatt seg for risiko på deres ordre, men det vil være grenser og variasjoner mellom mannskapet. Og så mener de at mannskapet selv ønsker å gjøre en god jobb så de ville nok tatt risiko uten at de måtte be dem om det. I tillegg fremhever de at de sjelden beordrer folk til å gjøre noe som setter de i fare, selv om noen av dem innrømmer at det skjer når det står på.

### ***Sikkerhetsklima***

Alle ønsker å være en leder som gir anledning for mannskapet å komme med egne meninger og bekymringer. At de er med på å skape et klima som bidrar til at alle tør å snakke fritt. De føler også at mannskapene gir beskjed dersom det er noe de mener er uforsvarlig eller farlig.

Og mangler de utstyr de vet de må ha så gir de beskjed om det må skaffes nytt. Den en skipperene sier:

”Me har jo alltid ein debrief etter ein øvelse og då kjem det jo opp ein del ting som dei meiner me kan gjere annerledes og då er det jo delte meninger om hva som skal gjerast. Dei kjem gjerne med forslag men ein treng ikkje ta hensyn til alt dei seier, men dei får i hvertfall lufte sine tanker”.

De mener at selv om det kan være vanskelig å ta opp sikkerhetsbekymringer, særlig om man er ny så vil ikke de som stiller spørsmål ved sikkerhet bli sett på som dumme eller feige. Og dersom noen ikke våger å gå opp i høyden i dårlig vær så slipper de. Det var mer før en gjorde alt man fikk beskjed om uten å stille spørsmål ved det, noe som de mener handlet om at det var mye større aldersforskjell på de som var ny og de som reiste fast. Da var det mer en holdning om at en ble sett på som en ”pyse” og dermed ikke turde å gi beskjed om en var utrygg.

Den ene mener at tidligere var det å være sterk et mål for hvor dyktig man var. Nå skal man gjøre en god jobb. Likevel henger det litt av de gamle holdningene igjen. De forventer at lærlingene og nye folk skal både være sterk og flink til å jobbe. Hvis de ikke er vant med arbeid så vil de få tøffe måneder om bord i starten for de forventes å jobbe mye. De påpeker også at kvinne- og mansrollene generelt i samfunnet har endret seg. Selv om de jobber i et røft og mannsdominert yrke så påvirker samfunnets verdier om likestilling også dem og mansrollen har endret seg. Det handler ikke lenger om bare å være stor og sterk.

### *Trivsel*

Å være fisker er de alle enige om er det kjekkeste som er. Dette handler om tilhørighet om bord og kameratskap. Det handler om spenning og konkurranse. Han ene sier at ”å sjå ansiktet på samtlige mann når me har eit skikkeleg kast på sida, det er berre nesten som orgasme”. Andre faktorer som bidrar til trivsel er en følelse av at de skaper verdiene selv. At det er deres kunnskap og arbeid som gir uttelling og at de ikke får noe uten å måtte jobbe for det.

## 7.5.7 Endring til det bedre

”Det har gått rette veien hele tiden”. Noe som har skjedd gradvis og de mener det har litt med holdninger å gjøre. Innføring av sikkerhetskurs gjør at alle har blitt vist hvordan ting skal gjøres og hva som kan skje og dermed er de både bedre forberedt og mer bevisst. De kan se at fiskeri og måten det har blitt drevet på har endret seg etter hvert som yngre krefter har kommet til – det har vært generasjonsskifter. Og da endrer ting seg sakte, men sikkert, både måten det blir fisket på og oppfølging av lovkrav. De tenker også at oljen og andre maritime virksomheter har dratt de litt med for der har det vært høyt fokus på sikkerhet og mange stygge ulykker. Noen av fiskerne har erfaring fra andre næringer og tror de har tatt med seg litt lærdom derifra og tilpasset det til behovene i fiskeriet. Sjøfartsdirektoratet og samfunnet for øvrig har fokus på sikkerhet både generelt og på fiskebåter, og de tror at det totale bildet som viser nedgang i arbeidsulykkene i Norge tyder på at det hjelper å tenke sikkerhet. To av dem tror at tvang kan ha sin hensikt med fiskere som de beskriver som konservative og slaurete i forhold til sikkerhet. Kvotesystemet har gjort det tryggere å fiske. De sier at før på kolmule når det var fritt fiskeri ble det tatt mye høyere risiko. Da gikk de ut i dårligere vær enn de trenger nå. ”Alle snakker om ”Deadliest catch” programmet, men det var ikkje noko bedre det me drev med den gangen det var fritt kolmulefiske”. Å avvikle kvotene vil i følge to av skipperne være en dårlig løsning både økonomisk og sikkerhetsmessig. Båtene er blitt større og tryggere og har mer utstyr og teknologi som bedrer sikkerheten. Det er alltid noen som finner på lure løsninger som de andre kan adoptere og som gjøre det tryggere å fiske. I tillegg er utstyret sterkere enn før.

### *Ytterligere forbedring*

Det må bli mer fokus på sikkerhet. Han ene sier at : ”Når nye systemer for sikkerhet skal innføres så må dei komme ovenfra og ned. Viss ikkje skipperen bryr seg så hjelper det ikkje med permer som sier korleis ting skal vera. Det er nødt til å bli innført via skipperen. Og han må vera konsekvent og vise til konsekvenser dersom systemet ikkje blir fulgt”. Spesielt vanskelig vil det være å endre på de litt eldre ansatte. De vil ikke se nytten av å gjøre det på en ny måte.

I forhold til sikkerhet er erfaring det viktigste. ”Man kan ikkje øve på alt, noko må man rett og slett ha opplevd.”

## 7.6 Oppsummering av resultat

Konklusjonen fra interjvuen er at det er godt samsvar både innad i gruppene og mellom de ulike gruppene. Jeg ser at flere lignende uttalelser går igjen i flere intervju. Funnene viser at skadedefinisjonen til alle gruppene er romslig, det samme gjelder en høy aksept for risiko og akseptering av småskader. Alle gruppene beskriver at det er risikovillighet for å få jobben gjort. Videre sier alle at det er strengt hierarki om bord i båtene samtidig som de sier at personlig ansvar og initiativ vektlegges. I sikkerhetssammenheng er erfaringsbasert oppmerksomhet og årvåkenhet fremhevet som verdifullt. Å tenke selv beskrives som en vesentlig egenskap for å være en god og trygg fisker. Det er generelt stor motstand og mistro til sikkerhetsstyringssystemer og en forakt for reguleringsregimer i oljevirkosomhet. De har liten tiltro til at det vil føre til høyere sikkerhet og direkte frykt for at det vil føre til at de mister særpreg som de mener gjør de trygge om bord. De har motstand mot rapportering og ser ikke hensikten med det. Risikoanalyser og vurderinger ser ut til å gjøres underveis i stor grad, eller være kollektive sannheter som ikke er skrevet ned, men som en lærer seg med å følge de erfarne. Men sikkerhets- og verneustyr blir stort sett brukt. Utdanning og sikkerhetskurs er viktig, men vurderes som underordnet opplæring og erfaring fra båtene. Alle uttrykker høy trivsel og arbeidsglede, koblet med sterk yrkes stolthet og høy arbeidsmoral.

I neste kapittel vil jeg samle trådene fra alle de foregående og drøfte mine funn i lys av teori.

## 8. Havets cowboy eller sikkerhetsbevisst maritim jeger?

Nå vil jeg med bakgrunn i resultater fra intervjuene, funn i dokumentundersøkelsen og beskrivelse av case og kontekst diskutere om jeg kan svare på problemstillingen min. Er fiskerne cowboyer eller sikkerhetsbevisste jegere? Jeg har tatt utgangspunkt i analysemodellen for å disponere denne drøftingsdelen. Jeg har i kapittel 6 gjort rede for nivå 2 og 3 i modellen. Avtaler og lovverk er beskrevet der. Så har jeg presentert resultatene fra intervju i kapittel 7. De gav mye informasjon om kulturen og sikkerhetsarbeidet på fartøyene og kan være en beskrivelse av nivå 4 i modellen. I dette siste kapittelet begynner jeg med å diskutere utdanningen og dens betydning for sikkerheten om bord. Så vil jeg drøfte om strukturen på sikkerhetsledelsen i fiskeflåten har betydning for hvordan en skal forbedre sikkerhetsarbeidet på fartøyene. Disse to delkaptitlene kan da knyttes til nivå 3 i analysemodellen min. Deretter går jeg over til nivå 4 og går grundig inn i sikkerhetskulturens årsaksrekke (figur 3) og hvordan denne kan brukes til å forstå sikkerhetsarbeidet om bord i fartøyene. I analysemodellen har jeg ikke laget mange piler oppover i nivåene, men det mener jeg at det bør være skal regulering lykkes. Jeg vil i den fjerde delen i dette kapittelet diskutere hvordan regulering kan lykkes, og det krever flyt i informasjon oppover i modellen og samarbeid på tvers av nivå. Sist avslutter jeg med å løfte blikket litt og se fremover.

### 8.1 Utdanning

Nivå tre i analysemodellen handler om hvordan krav til utdanning kan brukes som et tiltak for å forbedre sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten. Når jeg nå skal drøfte hvordan utdanning opererer i spenningsfeltet mellom teori og praksis er det på dette nivået jeg oppholder meg. Og hvordan både føringer fra myndigheter gjennom forskrifter spesifikt knyttet til kvalifisering og sikkerhetsarbeidet om bord og forskrifter i form av læreplaner til utdanningene, samt virkeligheten på fartøyene påvirker læringsutbyttet til elever og studenter. Spørsmålet er om krav til innholdet i utdanning kan føre til endringer i sikkerhetsarbeidet i flåten?

Elever og studenter får gjennom den teoretiske delen av utdanningen kjennskap til begreper som omhandler sikkerhet, regelverk og krav som stilles til systematisk sikkerhetsarbeid. Gjennom læretid og praktisk tilrettelagt undervisning, ved hjelp av undervisningsfartøy og

simulator, sikres en integrering av teori i undervisningen av yrkesfaglige ferdigheter. På videregående nivå er læreplaner i forskriftsform hjemlet i Opplæringslova (1998) og kompetanseplattform for fagbrev er utarbeidet av utdanningsdirektoratet. På Teknisk fagskole er læreplanen fundamentert i STCW konvensjonen som igjen er inkorporert i norske forskrifter og læreplanene er godkjent i henhold til disse. Dette gjør at utdanningene er direkte påvirket av formelle krav fra både utdanningsmyndigheter og sjøfartsmyndighetene og internasjonale avtaler og konvensjoner, altså nivå I og II i modellen jeg bruker. Rent formelt har utdanningen på alle nivå klare krav og kompetansemål knyttet til sikkerhetsarbeid. Se vedlegg 1 for disse. Uten å vise kjennskap til og forståelse for sikkerhet vil en ikke kunne bestå fagprøven som fiskere eller eksamen på fagskolen. Slik kan det derfor tenkes at sikkerhetsopplæringen i fiskerifaglig og nautisk utdanning påvirker utførelsen av sikkerhetsarbeidet om bord. Wilde (2001) mener at en av måtene en kan forbedre utførelsen av oppgaver er nettopp ved å tilpasse operatøren til oppgaven blant annet gjennom utdanning, opplæring og øvelser. Han skiller mellom utdanning og opplæring. Utdanning betyr i hans teori hvordan vi opplyser og sosialiserer i et forsøk på å fremme modne synspunkter, holdninger og verdier i en gruppe. Opplæring inkluderer øvelser og handler om å innstille praktiske ferdigheter knyttet til persepsjon, beslutninger og utførelsen av det konkrete arbeidet som skal gjøres (Wilde 2001). Fiskerifaglig/nautisk utdanning tar sikte på seg å sørge for at begge disse ivaretas.

Gjennom utdanning kan en begynne å bygge en felles sikkerhetskulturell plattform. Sikkerhetskultur påvirker holdninger og atferd knyttet til sikkerhetsarbeid. Ved å vektlegge sikkerhet i utdanningen kan en bidra til å bygge holdninger og verdier i fremtidens fiskere og offiserer på fiskebåter. Det at fiskere med fagbrev som ikke går videre og tar offisersutdanning også får en grunnleggende kjennskap til sikkerhetssystem gjennom sin utdanning, vil kunne bidra til at flere om bord i fartøyene deler noen teoretiske forkunnskaper og forståelse for systematisk sikkerhetsarbeid. Det kan på sikt fremme en felles sikkerhetskultur om bord og redusere sannsynligheter for subgrupperinger mellom ledelsen og mannskap. Skipperne uttaler at de synes det er viktig at det legges et fundament i utdanningen og lærere har håp og tro på at de unge kan ta med seg gode holdninger til sikkerhetsarbeid om bord og sakte, men sikkert påvirke kulturen på fartøyene. Funn i student- og elevgruppene viser at de har en generelt positiv og selvsagt innstilling til sikkerhetsarbeid, og til at HMS inngår i det moderne yrkeslivet. Utsagnet til ene skipperen bekrefter også at det både er mer fokus på systematisk sikkerhetsarbeid og at HMS som begrep er velkjent og bedre etablert i

utdanningene enn da han tok sin utdanning for mer enn 15 år siden. Det kan bety at noe av forbedringene som ulykkesstatistikken (Holmen, 2010) viser også kan handle om at utdanning gradvis påvirker sikkerhetsarbeidet om bord og at en kan forvente ytterligere forbedring etter hvert som flere tar fagbrev og offisersutdanning.

Både fagutdanningen og offisersutdanningen er basert på tanken om å integrere utdanning med relevant praksiserfaring. Dette ligger som fundament i både den videregående opplæringen og fagskolen. I tillegg til teoretisk undervisning tar skolen i bruk simulator og skolens eget fartøy for å relatere undervisningen til praktisk yrkesutøvelse, samt at sikkerhetskursene er en integrert del av utdanningene. I tillegg er opplæring i bedrift en del av utdanningsforløpet. To år av de fire årene som kreves for å ta fagbrev som fisker består av opplæring i bedrift. Og for at offiserskadetter skal kunne utløse høyeste sertifikat krever det 2 eller 3 år kadettpraksis i henhold til krav redegjort for i § 4-2, pkt 6 og §4-3 i forskrift om kvalifikasjonskrav på norske skip (2003). Det kommer i tillegg til to års læretid i fagutdanningen hvis de har gått den veien. Det betyr at de erfaringene med sikkerhetsarbeid de får om bord på fartøyene har direkte innvirkning på det samlede læringsutbyttet som elevene og studentene får. Dersom det er for store avvik eller gap mellom det teoretiske grunnlaget som legges på lærestedet og det som de erfarer i læretiden/kadettid, kan elever og studenter miste tilliten til at innhold i utdanningen er relevant og at de som underviser har tilstrekkelig og oppdatert kompetanse fra yrkesfeltet. Funn i studentgruppen tilsier at for at skolen skal ha legitimitet så må de ha tilknyttet undervisningspersonale som har bred og oppdatert erfaring fra praksisfeltet i tillegg til teorifaglig kompetanse. Dette understøttes i krav til yrkesfaglærere (Kirke-, utdannings-, og forskningsdepartementet, 1998). Fag- og yrkesopplæringen bygger på en tradisjon der opplæringen har vært nært knyttet til yrkeslivet og utøvelsen av yrket. Yrkesfaglærerne må ha tilegnet seg den kunnskap som deres fagområde krever og deler av denne kunnskapen kan kun læres gjennom egen yrkesutøvelse og deltakelse i yrkeslivet. Yrkesfagene er dynamiske i betydning at nyvinninger i samfunnet i form av ny teknologi og modernisering av utstyr vil endre yrkesutførelsen. Det fører igjen til at de som underviser må være villig til å skaffe seg kunnskap om endring og utvikling av eget fagområde i takt med samfunnsutviklingen. I den sammenheng er kontakt med arbeidslivet avgjørende (Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1998). For at utdanning av fiskere og offiserer på fiskebåter skal kunne være en måte å forbedre det systematiske sikkerhetsarbeidet i flåten forutsetter det et tett samarbeid mellom skole og fiskerinæringen og at undervisningsmetodikken bygger bro mellom teori og praksis.



Lærerne uttaler at HMS gjennomsyrrer læreplanene og knyttes særlig på fagskolen til praksis ved å bruke undervisningsfartøyet. Likevel er det vanskelig å i tilstrekkelig grad knytte den teoretiske HMS- undervisningen til det praktiske arbeidet. Og for elevene på videregående nivå mener de at de ikke har klart å vise godt nok at den teoretiske undervisningen i HMS er noe konkret som skal integreres i deres fremtidige arbeidsdag. Dette kan som den ene læreren hevder, bero på at sikkerhet ikke blir tilstrekkelig vektlagt og systematisk integrert i praksisfagene. Å undervise i klasserom om farene arbeid på fartøyene medfører, kan på videregående nivå være uhensiktsmessig. Det kan være effektivt og i enda større grad ta undervisningen i systematisk sikkerhetsarbeid ut av klasserommet og om bord i undervisningsfartøyet for eksempel. Dette gjøres delvis gjennom at sikkerhetskurs er integrert i utdanningen, men det kan være at det ikke er tilstrekkelig. Elevene er delt i hvor viktig de tror utdanningen er i forhold til sikkerhetsarbeid, men de har enda ikke hatt læretid og har lite konkrete erfaringer på forholdet mellom undervisning og yrkesutøvelse. Studentene sier at det de har lært om sikkerhet og regelverk knyttet til sikkerhetsarbeid har vært på fagskolen og ikke på videregående. Undervisning i sikkerhet og ledelse beskriver de som stort sett teoretisk opplæring i regelverk og lite knyttet til praksis. Men de mener kunnskapen de har fått på fagskolen vil være nyttig i deres nye yrkesroller som offiserer. Det vises også gjennom bevisstheten de uttrykker i forhold til sin fremtidige rolle som offiserer med ansvar for sikkerheten om bord. Lærerne mener at de som utdanningsinstitusjon trenger kompetanseheving innenfor systematisk sikkerhetsarbeid og hvordan det skal implementeres på fartøyene. Og at endringer i krav gjennom forskrifter og internasjonale avtaler øker behovet for kunnskap på dette området.

Lærere på begge nivå frykter at det er et gap mellom undervisningen som gis på skolen og den virkeligheten som elever og studenter møter om bord. De har en formening om at det fremdeles er mye av sikkerhetsarbeidet på båtene som ikke er i henhold til det de på skolen legger frem som lovpålagt og viktig i utførelsen av yrket. Studentene er uenige og mener at det stort sett er godt samsvar mellom utdanning og læretid. De mener at samsvaret skyldes at skolen i Austevoll har ansatt lærere som nylig har reist selv. Det kan også handle om at skolen i henhold til krav til yrkesfaglærere har ansatt lærere som er motivert for å holde seg faglig oppdatert og ha nær kontakt med næringen (Kirke-, utdannings-, og forskningsdepartementet, 1998). En må kunne anta at bakgrunnen for myndighetenes økte fokus på sikkerhetsarbeidet i fiskerinæringen er at de ikke mener at det er godt nok. Og at de gjennom å sette krav til

innhold i utdanningen indirekte kan påvirke kvaliteten på sikkerhetsarbeidet i flåten. I et slikt lys kan studentenes erfaringer tyde på at behovet for forbedring og kompetanseheving som etterlyses av lærerne er riktig og at de ikke har en undervisning som samsvarer med formelle krav til sikkerhetsarbeid. Kanskje kan lærernes erfaring fra fartøyene ha påvirket deres holdninger til det systematiske sikkerhetsarbeidet. At det direkte og/eller indirekte påvirker prioritering av systematisk sikkerhetsarbeid i undervisningen. Lærerne kan ha en risikopersepsjon som samsvarer med feltet, og kan være i motstrid til det myndighetene ønsker at skoleverket skal formidle. Alternativt kan studentenes opplevelse av samsvar relateres til at lærerne har så godt kjennskap til praksisfeltet at de gir elevene/studentene realistiske forventninger til hva de vil møte på fartøyene og at det ligger til grunn for at studentene synes det er godt samsvar mellom utdanning og praksisfeltet. Gapet som lærerne opplever vil i lys av antakelsen om at sikkerhetsarbeidet på fartøyene er for dårlig, være forventet siden en må kunne anta at offentlige utdanningsinstitusjoner har en normativ tilnærming til kompetansekrav i ”egne” forskrifter og således holder en høyere standard enn det som er etablert på hvert enkelt fartøy. I et slikt perspektiv bør det finnes noe avstand mellom utdanning og praksis.

Lærerne uttrykker at de har som målsetning å gjøre studentene i stand til å tilpasse seg alle situasjoner og til å tenke og ta vurderinger selv. De har en erkjennelse av at de som undervisningsinstitusjon kan legge grunnlag og fundament, men at den virkelige sikkerhetsopplæringen skjer i møte mellom elever/studentene og sikkerhetskulturen om bord i fartøyene. Mine funn viser at elever, studenter og skipper også mener at den viktigste sikkerhetsopplæringen skjer om bord. Og at sikkerhetskulturen om bord ”vinner” over det som formidles i en utdanning. Så skal utdanning være en vei til bedret sikkerhet på fartøyene må det samtidig jobbes med sikkerhetskulturen om bord.

## 8.2 Sikkerhetsledelse og skippers rolle

Det er bred enighet om at sikkerhetsprioriteringer og ansvar for sikkerhet ligger på ledelsen i en organisasjon. Dette gjelder også i fiskerinæringen. Sikkerhetsforskriften (2005) § 1-3 nevner sogar reder/båtfører som ansvarlig for at bestemmelsene i forskriften overholdes. Det inkluderer innføring av sikkerhetsstyringssystem som skal sikre at kravene i forskriften overholdes. I følge Zohar (2003) kan ikke sikkerhetsarbeidet i en organisasjon påvirkes dersom det ikke kommuniseres fra alle nivå i ledelsen at dette er et prioritert og viktig

område. Håvold (2010) har i en undersøkelse om sikkerhet i fiskeflåten fått resultater som tilsier at ledelsens holdninger til sikkerhet er den faktoren som i størst grad påvirker sikkerhetskulturen og sikkerhetsarbeidet om bord i båtene. Av 9 faktorer viser hans resultat at ledelsesholdninger står for mer enn 30 % av påvirkningen. Og Oltedal og Wadsworth (2010) skriver i sin artikkel om risikopersepsjon i shipping industrien at det er bred enighet om at rederiet sine strategiske tilnærminger til sikkerhet blir reflektert om bord gjennom mannskapet sine holdninger, persepsjoner og atferd knyttet til sikkerhet. Mine funn peker også i den retningen og i den følgende drøftingen vil jeg vise hvordan mine funn understøtter disse undersøkelsene.

Krav til eierskap og deltakelse i Deltakerlovens (1999) § 6 gir at skipper og reder ofte blir samme person i fiskebåtrederiene. Eller at arvtakere til redere reiser som skipper og styrmenn om bord når reder ikke reiser selv lenger. Av de fire skipperne og styrmennene som jeg intervjuet kan tre av dem regnes som redere eller representanter for rederiet gjennom at de er sønner av reder og/eller at de selv har eierskap i båten de jobber på. Noen av offiserer om bord vil derfor stå på to plasser i et organisasjonskart. Som overordnet rederiledelse med direkte ansvar for den strategiske sikkerhetsledelsen til selskapet og som ”mellomnivå”-ledelse om bord med ansvar for de daglige avgjørelsene knyttet til sikkerhet som tas om bord. På grunn av deltakerprinsippet blir derfor nærheten mellom ledelsen og mannskapet større enn i andre organisasjoner. Skipperne om bord fungerer som ledelse samtidig som de er en del av mannskapet. Det kan tenkes at det gjør at ledelsen har mer innflytelse på sikkerhetsarbeidet om bord enn en ledelse som ikke er direkte involvert i primæroppgavene.

Alle jeg intervjuet uttrykker at ledelsen for dem er offiserene om bord. Dette funnet gjelder også om skipper ikke er reder. Når jeg spurte om rederiets rolle så beskrives de som at de primært har en støttefunksjon for ledelsen om bord, ikke at de fungerer som en overordnet organisasjonsledelse slik en ser det i andre hierarkiske organisasjoner. Den ene skipperen omtaler rederiet som ”de på kontoret”, som jeg mener eksemplifiserer at sikkerhetsledelsen er om bord og består av fiskende redere eller skipper. Om bord er det et veldig strengt hierarki. Skipper sitt ord er ”lov” og alle om bord gjør som han sier. Han er også ansvarlig for alt som skjer om bord på fartøyet og funnene mine viser at han vises respekt og har mye makt. Skipper og hans offiserer legger i henhold til mine funn grunnlaget for hvordan sikkerhetsarbeidet prioriteres om bord og mannskapet vil strekke seg langt og bryte sikkerhetsprosedyrer dersom skipper ber om det eller de tror han har forventinger om det.

Teorien støtter dette funnet og Zohar (2003) påpeker at ikke bare direkte konsekvenser, men også forventninger om konsekvenser som ris eller ros fra ledelse, i dette tilfellet skipperen, har betydning for atferden til mannskapet. Dette resultatet fant også Oltedal og Engen (2009) i sin undersøkelse i shippingindustrien. De konkluderer med at et ønske om å være ”en av gutta” fører til at mannskapet gjør det andre om bord forventer av dem. Så skipper trenger ikke be sine ansatte om å ta sjanser så lenge de tror han forventer det av dem.

Hierarki legger i følge Zohar (2003) til rette for at endringer og forbedringer ”lett” kan initieres og iverksettes via ledelse på ulike nivå. Hans studie viser at hierarki i organisasjoner gir muligheter til å sette inn tiltak for å øke sikkerheten på nivåene over der en ønsker å endre atferden. Og at det er mindre tid- og ressurskrevende å jobbe med holdninger og atferden til en mindre ledelse enn det er å forsøke å drive endringsarbeid i hele personalgruppen. På fiskebåter har skipper ofte en dobbel lederrolle i tillegg til at de fungerer som en del av arbeidsstokken, noe som skulle legge til rette for en enda mer effektiv endringsmulighet. Ledelsen reiser om bord og er slik en del av kulturen om bord. Skal innføring av myndighetskrav lykkes må derfor offiserene forplikte seg og være positiv. Om bord er det et lite og tett sammenkoblet miljø som offiserene er en del av. Alt de mener, sier og gjør vil raskt forplante seg i mannskapet for øvrig. Skipperne selv er også bevisst sin viktige posisjon som premissleverandører for sikkerhetsarbeidet om bord. Oltedal og Engen (2009) understøtter dette med funn som tilsier at for å fremme en bedre sikkerhetskultur bør offiser få lederutdanning og være seg bevisst sin rolle som leder, kulturbærere og forbilder. I lys av dette blir spesielt offisersutdanningen og faget sikkerhet og ledelse sentral for å forbedre sikkerhetsarbeidet om bord på fartøyene.

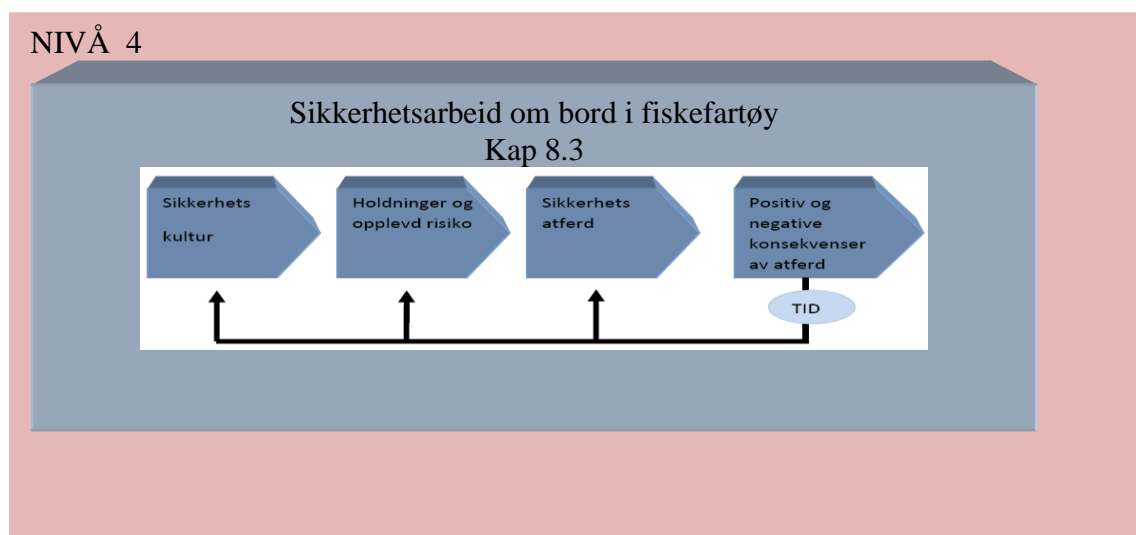
Skipperne sier at de ikke fotfølger mannskapet eller detaljstyrer deres arbeidsoppgaver. Frihet og personlig ansvar vektlegges om bord. Skipper gir beskjed og forventer at den blir fulgt. Så dersom mannskapet etter å ha fått beskjed om å bruke verneutstyr velger å ikke gjøre det, er det mannskapets eget ansvar. Håvold (2010) peker på ansattes holdninger til sikkerhetsarbeid som en av tre sentrale faktorer for et selskaps sikkerhetsprioritering selv om resultatene viser at det kun utgjør omtrent halvparten av betydningen ledelsens engasjement har. Skipper er dermed ikke alene om å påvirke sikkerhetskulturen om bord. De ansattes engasjement er også viktig, spesielt i lys av at medansvar for sikkerheten om bord gis til mannskapet gjennom skipperne sin lederstil. Skipperne føler seg mer ansvarlig for de store avgjørelsene som påvirker sikkerheten om bord. Om det er godt nok vær til å gå ut eller kaste og om utstyret er

godt nok. Studentene avviker på dette området fra skipperne og mener at sikkerhet ikke skal være opp til hver enkelt. Når de blir skipper sier de at de vil føle et større ansvar for å følge opp og sørge for at spesielt uerfarne og ungdommer i mannskapet får tilstrekkelig opplæring og blir fulgt tett opp for å sikre at de har en atferd som ikke utsetter dem for unødvendig risiko. Det kan tyde på at skipperrollen er i endring og at utdanning og fokus på sikkerhet og ledelse i offisersutdanningen har bidratt til det.

### 8.3 Sikkerhetsarbeidet på fartøyene

Vil sikkerhetsarbeidet om bord påvirkes av regulering og økte krav fra myndighetene? Det vil avhenge av flere faktorer. I tillegg til utdanning og sikkerhetsledelsen så vil holdningene til de om bord, opplevelsen de har av risikonivået de utsettes for og konsekvensene deres atferd får på kort og lang sikt være sentralt i hvordan et reguleringsregime kan virke inn på den konkrete sikkerhetsatferden om bord.

Figur 3 er satt inn i nivå 4 i analysemodellen og brukes som grunnlag for å disponere og diskutere mine funn på dette nivået. Merk at informasjon om nivå fire er innhentet hos informanter som er tilhørende også i ”boksene” utdanning og sikkerhetsledelse på nivå 3. Det er overlapping mellom de ulike nivåene i modellen.



Figur 4 Sikkerhetskulturens årsaksrekke integrert i analysemodellens nivå 4 (Aarsland 2002:15, Karlsen 2007:174)

Figur 4 viser at atferd er et resultat av sikkerhetskulturen, holdningene og risikoopplevelsen til de involverte og at konsekvenser av atferd har en regulerende funksjon på foregående ledd gjennom en tilbakeføringssløyfe. Det vil derfor i teorien være mulig å sette inn endringstiltak i alle ledd og på flere nivå. Det kan velges å jobbe med sikkerhetskultur i ledergruppen slik Zohar (2003) taler for, eller det kan stilles direkte krav til atferd gjennom for eksempel forskrifter og håpe at konsekvensene oppleves som fordelaktige slik at det vil bidra til å endre holdninger, risikoopplevelse og opprettholdelse av atferden eller at atferden som er påtvunget blir integrert som en naturlig del av sikkerhetsatferden om bord. Sikkerhetsatferden om bord avhenger altså av kultur, holdninger, risikoopplevelse og konsekvenser som følger av atferd. I de følgende punkter vil jeg drøfte disse fire i egne avsnitt. Atferd diskuteres ikke i et eget avsnitt men integreres i de andre diskusjonene.

### **8.3.1 Sikkerhetskulturen om bord**

Sikkerhetskultur handler om å ha en kollektiv forståelse for hva som er farlig og hvordan en skal redusere disse farene (Aven m.fl, 2004). I det ligger felles ideer, verdier, holdninger og normer (Karlsen, 2007, s. 160). Det sentrale blir da å identifisere den felles forståelsen til mine informanter. Dette vil særlig inkludere deres definisjon av risiko, deres risikoopplevelse og risikoaksept. Og definisjoner og forståelse for hva som konstituerer en skade.

Kulturen slik jeg har fått den beskrevet preges av at de erkjenner at de ikke kan garantere trygghet og at yrket deres alltid vil innebære en viss form for risiko. Dette aksepterer de som en naturlig del av utførelsen av selve fiskeriet. De har ikke som mål at fiskeri skal bli risikofritt, simpelthen fordi de ikke tror at det er mulig. Deres risikoaksept kan slik jeg ser det påvirke sikkerhetskulturen og hvordan de nedprioriterer å redusere en risiko som de allerede har akseptert, det diskuteres grundig i avsnitt 8.3.3. På tross av aksept for en viss risiko så har de som mål å komme hjem med like mange menn i samme tilstand som da de dro ut. Det er en uttrykt verdi og alle setter menneskers liv og helse foran økonomi og lønnsomhet. Men inni dette ligger en romslig definisjon av hva som konstituerer en trussel mot helse. Samt underliggende holdninger og forventninger om at alle gjør det som skal til for å berge fangst og løse problemer.

Alle jeg har snakket med har en romslig definisjon av skade og en meget høy aksept for småskader. For at noen skal ville at båten drar til lands eller de avbryter arbeid så skal skaden

være av alvorlig karakter. Det er stor grad av samsvar mellom de ulike informantene på dette punktet. Om bord så kan "alt" skje og det som dermed er viktig for deres sikkerhetskultur og byggingen av denne er at alle om bord føler et personlig ansvar for egen og andres sikkerhet. Et hovedsikkerhetsmål er at alle skal tenke sikkerhet i alt de gjør og til enhver tid være årvåken og ha en bevissthet om at ulykker og farlige situasjoner kan oppstå. Dette preger opplæringen om bord. De sosialiseres slik inn i en kultur gjennom å følge fiskere med erfaring hvor prosedyrer og risikovurderinger overføres muntlig i arbeidssituasjonene.

### **8.3.2 Holdning hos skipperne til systematisk sikkerhetsarbeid**

Holdninger antas å ha en langvarig og motiverende innvirkning på atferd og motsatt (Karlsen, 2007). Holdninger er innlærte og resultat av kulturell sosialisering, noe som igjen betyr at ny kunnskap og nye erfaringer både individuelt og i organisasjonen kan føre til holdningsendringer (Karlsen, 2007, s.176). Resultatene fra intervju viser at det finnes en holdning hos skipperne og studentene til at mer system og dokumentasjon av sikkerhetsarbeidet ikke nødvendigvis vil føre til bedre sikkerhetsatferd. De ser på mer systematikk og økte krav fra myndigheter som meningsløst papirarbeid som ikke vil ha direkte innvirkning på sikkerheten om bord. Det er også erfaringen de har med de systemene som til nå er innført om bord. De brukes lite og permene står å "slingrer i hyllene", og det gis heller ikke alltid opplæring om bord med utgangspunkt i de skriftlige systemene de har.

I stedet fremhever alle informantene at å tenke selv og være oppmerksom i situasjoner og slik forutse og forebygge farlige hendelser er det som er viktig og sentralt på fiskebåter. Og at det er det som er godt sikkerhetsarbeid. De vekter det personlige ansvaret hver enkelt har for egen og andres sikkerhet. Arbeidet om bord preges av uforutsette situasjoner og de har en erkjennelse av at i fiskeri så kan alt skje. De er stolt over at fiskere er årvåke, har evnen til å tenke selv og forutse situasjoner basert på erfaring og beskriver dette som et særpreg de frykter kan forsvinne i et skjemavelde. De mener at en erfaringsbasert opplæring med fokus på oppmerksomhet og improvisasjon er bedre enn en prosedyrebasert opplæring som inkluderer gjennomgang av permer med sikkerhetssystem. Slik samsvarer deres måte å jobbe på med teorier og modeller utarbeidet av Klein (2009) om hvordan erfarne personer tar beslutninger i uoversiktlige og uforutsatte situasjoner som ikke er beskrevet i prosedyrer eller i risikovurderinger. Å håndtere den kompleksiteten som skipperne beskriver kan hemmes av

at en følger prosedyre som ikke nødvendigvis rommer den situasjonen som skal håndteres. I en verden der alt kan skje er det ikke mulig å ha prosedyrer for alle mulige hendelser. Risikovurderingene de tar om bord er i også i hovedsak en prosess som gjøres underveis og overføres muntlig, og oppfyller ikke kravene til skriftlighet og dokumentasjon som forskriften krever. Det betyr ikke at de ikke risikovurderer aktivitetene om bord, bare at det skjer raskt og i hodet på mannskapet og er basert på erfaring og kjennskap til utstyret og det at de er forberedt på å improvisere underveis for å løse problemene som oppstår.

Mine funn er at negative holdninger til sikkerhetssystemene har blitt forsterket gjennom erfaring og læres til de nye som kommer om bord. En kan tenke at holdningene deres forhindrer en innføring og forpliktelse til systemene som myndigheter forsøker vil fremme gjennom regelverk og en strukturert sikkerhetstenkning. De uttrykker jevnt over en dyp forakt, mistro og motstand for systemene som er innført i petroleumsvirksomheten og frykter at kravene fra myndighetene vil påtvinge dem samme form for system. De tror slike system vil føre til at det personlige ansvaret vil smuldre bort og at fokus vil være på å få fylt ut skjema og ikke redusere den konkrete risikoen i arbeidssituasjonen. At overstyrende regulering fra myndigheter gjennom krav til sikkerhetssystem vil kunne bli en trussel mot sikkerheten i stedet for å redusere risikoen om bord.

Likevel har det skjedd en endring i holdning til regulering og sikkerhetskrav fra myndigheter og de mener at det er viktig å forsøke å fremme gode holdninger til sikkerhet allerede fra første dag på utdanningene. Endringene vises blant annet i forbindelse med krav til bruk av sikkerhets- og verneutstyr som alle nå aksepterer og har integrert naturlig i atferden om bord. De anerkjenner at reguleringsregimene i oljevirksomheten har bidratt til at de også på fiskeri har mer fokus på sikkerhet enn de hadde tidligere. Dette kommer tydelig frem i intervju med skipper på båten som blir brukt i oljevirksomhet i tillegg til fiskeri. De har mer systematikk i sikkerhetsarbeidet om bord, noe som blant annet resulterer i oftere og mer omfattende øvelser og risikovurderinger som blir skrevet ned og brukt i arbeidet. Men også der har de en forholdsvis romslig tolkning av hvordan prosedyrene og kravene skal følges og de har funnet måter å omgå systemene på for at det skal bli mer funksjonelt. Dette mener han ikke truer sikkerheten konkret, og at det kun er papirarbeidet som fylles ut i etterkant i stedet for før de gjør arbeidsoperasjonene. Dette kan tyde på at denne båten enten ikke i tilstrekkelig grad har tilpasset ISM-systemet til deres behov, eller at systemet ikke har en form som er hensiktsmessig for denne typen båter, noe som gjør at de ikke følges etter intensjonen og



dermed kan få svekket innvirkning på sikkerheten. Et tilstrekkelig tilpasset system må være slik at det ikke finnes prosedyrer som må brytes for at en skal kunne få jobben gjort, det fører til manglende respekt for systemene og en holdning om at de ikke er så viktig å følge. Systemene blir umyndiggjort på et vis. Det blir viktig å ta hensyn til nå når det jobbes med en ”ISM-kode” for fiskefartøy.

En av målene til sjøfartsmyndighetene med å ha et system som sikrer rapportering er at den informasjonen skal ligge til grunn for å identifisere risikoer om bord og sørge for at erfaringer skal kunne spres i bransjen. Undersøkelse gjort av Håvold (2010) viser at fiskerinæringen preges av underrapportering av skader og hendelser. Skipperne bekrefter at de ikke har noen å rapportere til og at de igjen ikke ser hensikten med å fylle ut rapporter som ikke har direkte innvirkning på arbeidet om bord. De mener at når situasjoner er muntlig evaluert om bord og de har ”fikset” problemet så er det tilstrekkelig. Oltedal og McArthur (2010) har funnet at rapportering er tidskrevende og blir nedprioritert i en travel hverdag, når det står på som verst ute på havet. Og videre at underrapportering som preger fiskerinæringen er en trussel mot effektiviteten og nytten av sikkerhetsstyringsystemene. Mangel på en felles forståelse og vektlegging av rapportering av hendelser og nesten-hendelser på fartøyene vil redusere overføring av kunnskap og føre til at ”alle” må lære alt selv. Skal målet om at informasjon fra bransjen skal brukes som et tiltak for å løfte sikkerhetsarbeidet i fiskerinæringen så krever det at båtene opplever hensikt med rapportering og at de forplikter seg til en felles standard. Skipperne snakker varmt om erfaringsoverføring og nytten av andres kunnskap knyttet til teknisk og innebygd sikkerhet i fartøy og utstyret som brukes om bord. Derimot har de ikke samme holdning til at erfaringer fra andre knyttet til den operasjonelle sikkerheten, for eksempel sikkerhetsstyringsystem kan gagne dem og flåten som helhet. Der preges de av holdning om at en ikke kan lese seg til å bli en god fisker, og at noen situasjoner må erfares for at de skal læres.

### **8.3.3 Risikopersepsjon**

Lover og regler er tiltak som har som hensikt å bidra til økt sikkerhet. Når det avdekkes manglende oppfølging og etterlevelse av krav fra myndigheter så forklares ofte dette med dårlige holdninger hos aktørene (Thorvaldsen, 2010). Thorvaldsen (2010) sier videre at fiskere ikke opplever at det er dårlige holdninger til sikkerhet som ligger til grunn for manglende etterlevelse av krav utenfra, men at dette kan handle om risikoopplevelsen til de

involverte. Sikkerhet dreier seg om å føle seg trygg i det man gjør, og fiskernes vurderinger av hva de opplever som risikofylt og hvordan de best forholder seg til risiko blir viktig når en skal vurdere sikkerhetsarbeidet og risikonivået om bord i norske fiskefartøy (Thorvaldsen 2010). De enkelte bransjers opplevelse av risiko og hva som er risikofylte aktiviteter vil legge føringer for hvordan de forholder seg til trusler. I lys av Wilde (2001) sin risikotermstatteori er det fiskernes vurderinger av kost/nytte som legger grunnlaget for deres risikoakseptnivå. Videre vil det være deres opplevelse av risiko som kan påvirke risikovekten og føre til endringer i atferd. Av det følger at dersom det ikke er avvik mellom det risikonivået fiskerne er bekvem med og det nivået de vurderer riskoen til så vil det heller ikke bli gjort justeringer for å redusere risiko. For at fiskere skal justere sin atferd så vil det avhenge av at deres opplevelse av risiko er høyere enn risikoakseptnivå.

I noen tilfeller og i noen miljø vil det å utsette seg for risiko være forbundet med status. De som utsetter seg for risiko blir helter, selv om skipperne avviser at dette er tilfelle for dem. De avviser at en machokultur eller cowboykultur er det som styrer deres sikkerhetsatferd. Men funn viser at alle ønsker å få aksept hos skipperne, at det er viktig å passe inn i mannskapet om bord og at de har en høyere risikovillighet når det er økonomisk lukrativt. Risikotermstatteorien viser at økonomiske, kulturelle, sosiale og psykologiske faktorer påvirker kost/nytte vurderinger som gjøres før det settes et risikoakseptnivå (Wilde, 2001). Derfor vil en opplevelse av eller forventning om nytte påvirke den enkeltes akseptnivå. Da vil for eksempel økt status, økonomisk belønning eller sosial aksept og tilhørighet til en gruppe påvirke den enkelte sitt risikoakseptnivå. Så hvis fiskere opplever at de tjener godt, blir sett på som helter og får tilhørighet i miljøet, kan dette føre til at de setter risikoakseptnivået høyere.

Boyesen (2003) sier at frivillighet, nytte og kontroll og erfaring med situasjonen og kjennskap til konsekvensene vil ha innvirkning på risikoopplevelse. Det samsvarer med mine funn knyttet til fiskernes risikoaksept. De har en generell aksept for at all aktivitet på havet medfører en viss risiko fordi de opplever nytte av og får store fordeler med å reise ute. Å reise på fiskebåt er frivillig, samt at erfaring og kjennskap til konsekvenser gjør at de har en lavere risikoopplevelse. Slik kan en tenke at "gamlingen" med lang erfaring i så stor grad opplever fravær av risiko på bakgrunn av erfaring og følelse av kontroll at de derfor har en tilbøyelighet til å ikke bruke hjelm slik de yngre gjør helt naturlig.

Av en høy risikoaksept og romslig skadedefinisjon så følger det også at fiskerne ikke føler at det er holdningene som ligger til grunn for at de ikke overholder krav fra myndighetene, men at de vurderer at kravene ikke er tilpasset deres virkelighet. Det kan være ubalanse mellom den nasjonale sikkerhetskulturen som myndighetene er representanter for og fiskerikulturen. Det som vektlegges av myndigheter blir mindre viktig for fiskere fordi de har en annen sikkerhetskultur og ulik opplevelse av risiko. I fiskerikulturen kan vurderinger av kostnader opp mot nytten gi et annet risikoakseptnivå. Videre vil ulik tolkning av begrep påvirke atferden. Så når det i lovverk som sikkerhetsforskriften (2005) blir brukt ord som ”risiko” og ”fare” så er dette relative begrep som åpner for tolkning og forståelsen hos de som skal etterfølge forskriftene. Risikoakseptnivået til fiskerne gjør at de har andre standarder for hva som konstituerer en risiko eller en fare om bord. De utfører arbeidsoperasjoner som er farlige, men siden de evner å kontinuerlig gjøre bruk av risikovekten og vurdere egne ferdigheter og erfaringer med aktiviteten og være i stand til å justere atferden underveis, vil det føre til at de ikke opplever at det er avvik mellom eget risikoakseptnivå og risikoopplevelsen i arbeidet og heller ikke føle behov for å innføre store endringer. På den annen side kan det være at fiskerne overvurderer egne ferdigheter og dermed undervurderer risikoen involvert. Da kan regulering som påtvinger dem litt av myndighetenes sikkerhetskultur og risikovurderinger være hensiktsmessig.

Så, dersom en tenker at risikoatferd handler om at en på bakgrunn av informasjon om risikokilder og situasjoner setter en standard eller et risikoakseptnivå for så å tilpasse atferden til det, vil ulik tolkning av informasjon om risiko eller ulikt risikoakseptnivå gi ulik atferd. I henhold til Wilde (2001) sin termostatmodell så kan lovkrav og utarbeidelse av forskrifter være et resultat av langsiktige kost/nytte vurderinger basert på kulturelle verdier, og samfunnsøkonomi blant annet, mens vurderingene som gjøres om bord handler om kortsiktige og umiddelbare vurderinger som gjøres i basert på situasjonene de møter. Slik kan det være en ubalanse mellom risikopersepsjonen til de som stiller krav og bransjen det stilles krav til. Og når fiskerne ikke opplever at risikoen er høy så føler de heller ikke et behov for å innføre tiltakene som skal nedjustere risikonivået. Risikoopplevelse vil påvirke sikkerhetsarbeidet om bord.

### 8.3.4 Konsekvenser

Konsekvenser av atferd er viktig i forhold til å motivere til opprettholdelse eller endring av atferd. Konsekvenser kan være positive eller negative. Betydningen konsekvenser har på atferd i figur 2 (og 4) kan antyde at når fiskerinæringen opplever positive konsekvenser som resultat av myndighetenes krav og kontroll kan atferden opprettholdes. Mine funn viser at konsekvenser knyttes tett til skippernes opplevelse av mening. Sikkerhetsatferd må oppleves som meningsfylt og hensiktsmessig om det skal føre til at den blir integrert om bord. Når de ser at en atferd gir gode resultater, noe de har en opplevelse av med bruk av hjelm, vil de fortsette å bruke hjelm. Bruk av hjelm er nå en naturlig atferd om bord integrert i holdninger og opplevelse av risiko. De har en holdning om at det er fornuftig å bruke hjelm fordi de opplever at risikoen for alvorlig hodeskader blir mindre. Og kulturen er endret slik at det nå er mulig å å være ”mannemann” og samtidig bruke hjelm. Slik påvirkes kultur, holdninger og risikoopplevelse av konsekvenser. I tillegg er kostnadene med å bruke hjelm mindre enn nytteverdien og dermed blir det tatt hensyn til når fiskere gjør sine risikovurderinger. Når de i motsatt fall ikke har en opplevelse av at for eksempel skriftlighet i sikkerhetsarbeidet gir noen positive konsekvenser så vil skriftliget ikke prioriteres. De har en motsatt forventning til konsekvensene av innføring av sikkerhetssystem og mistenker at dersom det blir for omfattende så vil det føre til at sikkerheten trues. Fordi de tror at å feste alt sikkerhetsarbeidet i formelle systemer vil føre til at de som yrkesgruppe står i fare for å miste sitt særpreg og sin sikkerhetsfaglige styrke. Slike forventninger vil ytterligere forsterke negative holdninger til systemkrav og sikkerhetsatferden slike system vektlegger. De opplever at deres sikkerhetsarbeid er bedre tilpasset situasjonen om bord enn det som vil være resultatet av å innføre systemet som myndighetene mener er gode. Da blir det helt sentralt for å fremme innføring av forskriftskrav å vise positiv sammenheng mellom innførte tiltak og det faktiske sikkerhetsresultatet. Noe som kan være vanskelig i lys av at de i flåten ikke rapporterer hendelser og skader. Men det vil likevel kunne føre til at ledelsen blir engasjert og positiv til innføring av reguleringskrav. Det er viktig at ikke sikkerhetskravene i reduserer lønnsomheten eller forhindrer utførelsen av deres primær oppgave som er å fiske.

Skipperne kan påvirke mannskapets konsekvensopplevelse og slik bidra til å fremme god sikkerhetsatferd om bord. Dersom ledelsen viser tydelig at de prioriterer sikkerhet og har regelmessig interaksjon med mannskapet om sikkerhet og gir ris og ros og snakker om

sikkerhet så kan det føre til at mannskapet endrer atferd. Dette i henhold til funn gjort av Zohar (2003) og Håvold (2010). Dersom en forventer seg belønning eller unngår straff vil en være mer tilbøyelig til å gjøre det som er påkrevd og antatt å være trygt og riktig. Og i motsatt fall vil det dersom det er vanlig at når en gjør noe litt risikabelt og utenfor prosedyrer, men løser et problem får skryt for å være ”dugandes arbeidskar”, effektiv, dyktig og løsningsforkusert så vil det tilslutt integreres og bli en del av en organisasjonskultur som hemmer god sikkerhetskultur (Oltedal og McArthur, 2011). Dette styrkes i studier gjort av Zohar (2003) som viser at ris/ros og fokus på sikkerhet fra overordnede har større effekt enn for eks. materielle og sosiale insentiver.

Tid er også en viktig faktor. I betydningen tiden fra en handling utføres og til konsekvensene av handlingen inntreffer. Zohar (2003) har vist at vi er disponert for å velge utrygg atferd som gir kortsiktig belønning fremfor trygg atferd som ikke belønnes før om lang tid, eller som kun belønnes i form av fravær av hendelser som ikke nødvendigvis kobles til den trygge atferden. Dersom en ikke klarer å synliggjøre at innføring av systemkrav i forskrifter vil på sikt gi positive konsekvenser så kan myndighetene ta i bruk kortsiktige konsekvenser som straff eller belønning. Konsekvenser som fremmer forskriftsmessig atferd i ledelsen kan være fravær av bøter og anmerkninger når det er tilsyn og kontroll om bord. Alternativt at det innføres belønning for de som har beste system enten i form av lavere forsikring, kystavgift og lignende.

## 8.4 Vellykket regulering

Her drøfter jeg samspillet mellom regler, tilsyn, kontroll og hva som skjer på fartøyet. Jeg viser hvordan mine funn kan brukes til å lage læringspil opp til nivå 2. Så hvordan sikres en vellykket regulering av sikkerhetsarbeidet i fiskerinæringen? Vellykket i betydning at sikkerheten om bord økes og fiskebåten blir en tryggere arbeidsplass.

Fiskerisektoren preges av at de er/har vært mindre regulert enn andre tiliggende næringer som offshore og andre maritime virksomheter. De har hatt unntak for krav som stilles til andre næringer og hatt særregler for fiskere og fiskefartøy helt frem til 2010. Årsakene til det kan være mange. Blant annet at fiskeri omfatter alt fra småbåter med en person som fisker langs kysten til store ringnotsnurpere med 9-10 mann som fisker på store havområder. Lie m.fl

(2005) skriver at : ”Det er betydelig skille mellom små og store fartøy med flere arbeidstakere som gjerne er en del av en rederiorganisasjon” Og de fremhever behov for å differensiert tilpasning av virkemidler for kontroll med sikkerhet”. Lindøe (2008) viser til at en underregulering og manglende krav til denne gruppen også kan handle om at reguleringsmyndighetene som er sjøfartsdirektoratet har fiskeri som begrenset interessefelt. At det er liten interesse fra media og samfunnet for øvrig, siden forlis og skader har få konsekvenser for andre enn fiskerne og deres familier. Det er ikke snakk om fare for forurensning slik forlis av en oljetanker for eksempel ville representert. Det er et lavt katastrofepotensial i at det er dårlig sikkerhetsarbeid på fiskebåter. Og aktører i markedet kjøper fisken uten å stille krav til sikkerhetsarbeidet som drives i næringen (Lindøe, 2008).

Skipperne stiller spørsmål til manglende regulering særlig knyttet til krav til nødutganger og godkjenning av flåter for eks, og uttrykker både indignasjon over det de tolker som at livene deres er mindre verdt, samtidig som de håner og latterliggjør kravene som stilles til andre virksomheter. Og de mener at ”overregulering” fører til lavere oppmerksomhet og mindre personlig ansvar og dermed en dårligere sikkerhet om bord. Men de mener at størrelsen på fartøyet er viktigere enn driften når det gjelder for eksempel krav til sikkerhetskurs og sertifikat og synes det har vært unødvendig å innføre særregler for fiskebåter over en viss størrelse og et eget mindre omfattende sikkerhetskurs for fiskere. I lys av Zohar (2003) sine funn om at ledelsen må være engasjert i sikkerhet hvis det skal implementeres i organisasjonen, kan det overføres til å beskrive myndighetenes rolle overfor fiskerisektorene. Myndighetskrav er førende for virksomhetene og manglende krav til fiskerinæringen kan leses som et manglende engasjement fra ledelsen som forplanter seg nedover i en bransje. I et perspektiv hvor reguleringsmyndigheter ses på som den øverste ledelsesnivået så følger det at ris og ros og samhandling om sikkerhet og tiltak rettet mot mellomledelsen, som i dette scenarioet vil være sikkerhetsledelsen i rederiene, kan føre til endringer i sikkerhetsatferden på alle ledd.

Strukturen i fiskeflåten med mange mindre fartøy eller med mange rederi som har kun et fartøy gjør at det kan ha vært vanskeligere å arbeide systematisk og målrettet med HMS i denne næringen enn i for eksempel petroleumsnæringen med færre og større aktører og sterk myndighetskontroll (Lie m.fl, 2005). Selv om denne oppgaven begrenser seg til relativt store fartøy med to mannskapsskift på 8-10 personer så eies båtene av familier og rederiene har som oftest en båt eller to hver hvor eiere også fungerer som skipper om bord. De kan derfor

også sees på som små virksomheter med liten formell struktur, liten formalisert kompetanse på sikkerhetsspørsmål og systematisk sikkerhetsarbeid som har utfordringer knyttet til å etterleve myndighetskravene (Lie m.fl, 2005). Lie m.fl (2005) introduserer en matrise/modell som knytter vilje og evne til å håndtere og gjennomføre krav i regelverk sammen.

EVNE \ VILJE	Stor vilje til forbedring av HMS	Liten vilje til forbedring av HMS
Stor evne til forbedring av HMS	1. selvgående virksomheter	2. Kan, men bryr seg ikke, eller prioriterer ikke tilstrekkelig.
Liten evne til forbedring av HMS	3. Motivert til veiledning og hjelp	4. Verken kan eller vil forbedre seg

Figur 5 Evne/vilje matrise (Lie m.fl 2005, s. 15)

Denne kan brukes til å kategorisere ulike typer virksomheter. Og den sier noe om hvilken type regulering forfatterne mener vil være hensiktsmessig i forhold til de ulike typene virksomhet. På bakgrunn av mine funn vil jeg plassere båtene i Austevoll hovedsakelig i kategori 2 og kategori 3. Kategori 2 inkluderer virksomheter som kan forbedre sitt HMS arbeid, men av ulike grunner ikke prioriterer det.

Det er viktig for meg å påpeke at mine informanter fremstår som ansvarsfulle og sikkerhetsbevisste, med høyt fokus på å trygge seg selv og andre om bord på tross av en høy risikoaksept. Skipperne er erfarne og dyktige folk med en bevissthet knyttet til sikkerhetsarbeid som mulig overgår andre, som kan ha alle systemene på stell og som på papiret følger alle lover og forskrifter. Austevollsbåtene har økonomi til å skaffe seg den kompetanse som kreves for å innføre krav fra myndigheter på en god måte. De fisket for over en milliard kroner i fjor (Hagenes, 2011) og mannskapet har mange dager i året hvor båten ligger i land og det kunne vært muligheter for å samle enten hele mannskapet eller de to offisersgruppene og jobbe med sikkerhetssystemene. Men slik jeg har vist tidligere i diskusjonen så har de ikke tro på at endringene nødvendigvis vil føre til økt sikkerhet. I tillegg

er det avstand mellom konsekvensene fiskerinæringen forventer og konsekvensene reguleringsmyndighetene forventer av innføring av sikkerhetssystem. Det kan også være en ubalanse mellom risikoakseptnivået til rederi og myndigheter og at det derfor ikke oppleves som nødvendig for sikkerheten om bord å innføre alle tiltakene som beskrives i forskrifter i den form som det legges opp til. Rett og slett fordi definisjon av fare og risiko er ulik. De kan også oppleves som tilhørende i kategori 3 og at de motivert for veiledning og hjelp til å bedre sikkerheten om bord. Men de vil at systemene som innføres om bord samsvarer med det de opplever som det reelle risikonivået og de må ha tro på at konsekvensene blir en faktisk økt trygghet om bord. Ikke at de har ”ryggen fri” skulle de få tilsyn og kontroll på systemene sine. Lie et al. (2005) sier at for å motivere virksomheter i gruppe 2 så kreves det både pisk og gulrot, eller straff og belønning som konsekvenser av atferd. Gruppe 3 trenger råd og veiledning til hvordan de på best mulig skal forbedre HMS arbeidet.

Et hovedpunkt vil være at fiskerinæringen har tro på at konsekvensene av reguleringskrav og systemer for sikkerhet er positive og verdt den ekstra innsatsen det krever. Motivasjonen for innføring fremmes dersom de får fremvist resultater som viser konkrete forbedringer. Samtidig så må de ha tillit til de som utarbeider forskriftene og lager systemene. Tillit i betydningen at de har kompetanse fra næringen og har mål som handler om å øke deres sikkerhet. Skipperne sine erfaringer med HMS-konsulenter som legger frem at hovedhensikten med systemene er at ledelsen skal ha ”ryggen fri” gjør alvorlig skade på en slik tillit. Legitimiteten til reguleringsmyndighetene svekkes og gjennomslagskraften og effekten til regulering blir dårligere. For båtene vil det kun handle om å innføre system og lage permer for å innfri minimumskravene uten at de blir brukt som proaktive tiltak for å øke sikkerheten om bord. De vil fortsette å gjøre som de har gjort før da ingen har vist dem at det lønner seg å endre holdninger eller sikkerhetsatferd i den konkrete hverdagen om bord.

Tilsyn og en eventuell ”straff” de får for å ikke ha gode system har også vært lave. De opplever at de får muntlig anmerkninger/pålegg og få konsekvenser utover det. De har varierende erfaring med tilsyn og ulike holdninger til om de mener det har en funksjon som øker sikkerheten om bord. Dersom en tenker at regulering handler om å endre atferd gjennom tvang og håpe at bransjen på lang sikt vil se fordeler med endret atferd kan det fremmes gjennom mer bruk av straff som ”svir” litt. At de negative konsekvensene av feil atferd motiverer til at atferden myndighetene ønsker å fremme opprettholdes gjennom ønske om å unngå straff. Samme kan en motivere til endring ved å gi belønninger til de som har gode



systemer og til de som overgår kravene i forskrifter og lover. Ene læreren påpekte at Norges sikkerhetskultur er annerledes enn andre steder. Siden det er få konsekvenser personlig og av økonomisk karakter så mener han at vi får inn sikkerhetskultur på den langsomme måten. Dette på tross av generelle holdninger på alle nivå om menneskeverd. Det beste er om utformingen av rammeverket fundamenteres i det alle parter mener er beste praksis og basert på standarder som både myndigheter og næring kan enes om.

## 8.5 Hva så?

På 70-tallet var det oljevirkosomheten som ble beskrevet som ”ville vesten” og hvor riskoen var uakseptabel og ulykkestallene var høye. Katastrofer som ”Alexander Kielland” (1980) og ”Bravo-plattformen” (1977) var medvirkende årsaker til at det ble iverksatt et strengt og dominerende reguleringsregime fra myndighetene og nedover, ikke bare til oljeselskapene, men også til entreprenører og underleverandører (Lindøe, 2008). Pendelen ble gjennom innføring av egenkontroll og tilpasning til myndighetskrav, tvunget fra et ytterpunkt til et annet. Oljevirkosomheten oppleves nå av blant andre mine informanter, som overregulert og prosedyrestyrt nesten til det latterlige. De mener at dette har ført til en feilaktig forståelse for hva som representerer fare for sikkerheten. Og når det rapporteres om ”eierløse kaffekopper”, så tar det fokus vekk fra det som virkelig truer sikkerheten. Noe de mener er mangel på oppmerksomhet og kjennskap til farer om bord, samt en forventning om at det finnes prosedyrer for å løse alle situasjoner som oppstår, eller at alle faresituasjoner er fjernet gjennom risikovurderinger og sikkerhetstiltak.

Rigide reguleringsystemer kan oppleves som en umyndiggjøring av kompetente fagfolk. Behovet for kontroll fra myndighetene fører i mange etater til at dokumentasjons- og rapporteringssystemene blir så omfattende at de stjeler tid fra å arbeide med det feltene selv definerer som sine primæroppgaver. For eksempel bruker sykehusleger nå 54 % av tiden sin på papirarbeid og ikke på pasienter<sup>21</sup>. Dette eksempelet kan illustrere at det er stor avstand mellom fagfolks opplevelse av hvordan de best kan disponere tiden sin og det som er resultatet av myndighetenes krav til virksomhetene. Store statlige aktører innen petroleumsvirkosomhet og sykehusdrift har makt til å gjennomføre slike systemer, men det er

---

<sup>21</sup>Artikkel kan leses på VG sine nettsider: <http://www.vg.no/helse/artikkel.php?artid=10094390>

ikke det samme som at det er riktig eller det mest effektive for å forbedre sikkerheten. Jeg skal ikke gå inn i en diskusjon om sykehus eller oljebransjen, men ville antyde gjennom disse eksemplene at vi kan ha overdrevet reguleringen eller at den har en uhensiktsmessig form som får som konsekvens at resultatene avviker dramatisk fra målsetningen.

Nå er det fiskeflåten som er fokus for sikkerhetsregulering fra myndighetene. Gjennom reguleringskrav og økt fokus på sikkerhet frykter nå fiskerne at de skal ”temmes”. Det ligger i sikkerhetssystemene og sikkerhetskravene i forskrifter at de skal kunne tilpasses til virksomhetenes behov, men opplevelsen hos aktørene i mitt case er at de ikke i tilstrekkelig grad ivaretar og bygger på særpreg og styrken som ligger i flåten eller den praktiske virkeligheten om bord i fartøyene. Og i motsetning til oljevirkosomheten hvor få store halvstatlige aktører har makt til å presse systemer nedover i organisasjonene er det vanskeligere i fiskerinæringen som preges av små, heterogene enheter med mange private aktører (Lie et al., 2005). Myndighene har makt til å sette trusler bak sine krav og kan gjennom ressursregulering og tildeling av konsesjoner stille krav til bransjen. Men det er viktig at innføring av sikkerhetssystemene i tillegg til at de reguleres i lover og forskrifter, og følges opp med tilsyn og kontroll og fundamenteres i sikkerhetsledelsene i næringen. Som vist i denne oppgaven inkluderer skipperne og offiserene om bord. Umyndiggjøring av dyktige og ansvarlig fagfolk, vil kunne møtes med åpen motstand eller stille sabotasje. Og kanskje enda verre at de innretter seg og mister det som de selv peker på som vesentlig i sikkerhetsarbeidet og det kan bli mer utrygt om bord slik de frykter.

Fiskerne håndterer daglig en kompleksitet i sitt arbeid som de beskriver som umulig å fange opp utelukkende gjennom utrekning av risiko, risikoanalyser og systemutredninger. Prosedyrene og krav til sikkerhetssystem bør derfor gi rom for det reelle behovet og uttalte fordelene det er å ha mannskap som kan improvisere og håndtere uventede situasjoner. Samt en respekt for at slike ferdigheter læres gjennom arbeid og fremmes av bevissthet, oppmerksomhet og en erkjennerlse av at alt kan skje, mer enn gjennom skriftlig og prosedyrer. Wilde (2001) fremhever at en korrekt vurdering av risiko i situasjoner sammen med evnen til å vurdere eget kompetansenivå og ha evne til å fatte beslutninger er viktig i forbindelse med å regulere atferd i risikosituasjoner. Det betyr at det kreves mer enn prosedyrer for at fiskere skal kunne ta gode nok beslutninger i forkant og under risikosituasjoner. I den forbindelse ville det vært spennende å forske på fiskere i lys av teorier om Naturalistic decision making (NDM) og Recognition primed decisions (RPD) og kartlegge

hvordan de faktisk tar beslutninger når de kaster, og får fangsten om bord (den akutte fasen av fiskeriet) og hvilke ferdigheter som er verdifulle i arbeidet og hvordan disse læres av nye om bord.

Fiskerne er ikke uvillige til å jobbe med å bedre sikkerheten om bord eller å lære fra andre virksomheter, selv om de frykter papirarbeid. Tap av menneskeliv, mange skader og store samfunnsøkonomiske kostnader (Holmen, 2010) viser at det også er nødvendig. Men det er min påstand at det er mindre smertefullt å jobbe med en kultur enn mot. Og det krever mindre papirarbeid. Man kan tenke seg at dersom regulering jobber på tvers av kulturen og risikoopplevelsen til næringen vil det komme et punkt hvor kravene ikke lenger vil føre til endringer i henhold til målsetning. I følge risikotermostatteorien (Wilde, 2001) vil det avhenge av hvem som styrer termostaten. Det hjelper ikke med økte krav fra myndigheter om det risikoakseptnivået fiskerne har ikke fører til at de har behov for å endre atferd. Satt på spissen vil det ikke hjelpe hvor mye myndigheter ”skruer på sine knapper” om det ikke fører til ubalanse i termostaten hos fiskerne selv.

Kan oppgavens funn ha overføringsverdi til resten av den havgående flåten og si noe om regulering av fiskeflåten i Norge som helhet? Jeg mener det. Internasjonale avtaler, nasjonalt lovverk og krav til kompetanse og utdanning er gjeldende også for resten av flåten. Det samme kan tenkes å gjelde struktur på sikkerhetsledelsen og den hierarkiske strukturen om bord. Det er liten grunn til å tro at det er store ulikheter mellom båter fra Austevoll og båter fra andre deler av landet.

Så tilbake til problemstillingen. Har økt regulering og mer fokus på sikkerhet ført til endringer i sikkerhetsarbeidet på fiskebåter? Ja, det har skjedd store endringer på dette området i fiskerinæringen, selv om man ikke på bakgrunn av mine funn kan si om endringene kan tilskrives bare regulering og sikkerhetsfokus fra myndigheter. Funnene viser at en flersidig regulering har ført til at det er blitt tryggere å jobbe på fiskebåter. Ressurregulering har utilsiktet bidratt til at det har blitt tryggere å drive fiskeri. Videre har krav til fartøysikkerhet bidratt til at båtene nå er bedre. Lønnsomheten i næringen har ført til at de bygger større båter og har teknologiske utrustninger som har gjort fiskeri tryggere. Krav til bruk av verne- og sikkerhetsutstyr og sikkerhetsopplæring for alle på fiskebåter er det også enighet om, at har bidratt til en reduksjon i skader og ulykker. Videre kan en tenke seg at forpliktelser som følger av internasjonale avtaler og nasjonalt regelverk om systematisk

sikkerhetsarbeid, utdanning, kompetansekrav til offiserer og sikkerhetsopplæring for alle har bidratt til at fiskebåten nå er en tryggere arbeidsplass enn bare for få år siden.

Men det er fremdeles mye å hente i følge alle som har blitt intervjuet. Hvordan skal en gå frem for å gjøre ytterligere forbedringer? Det ligger slik jeg ser det noen utfordringer for hvordan dette bør gjennomføres slik at målsetningen om en enda tryggere arbeidsplass for fiskere kan nås. Fiskerinæringen og sjøfartsmyndighetene har nå en kanskje tidsbegrenset anledning til å samarbeide og utforme en funksjonell ”ISM-kode” for fiskebåter, slik at den stemmer overens med både den praktiske virkelighetsopplevelsen til fiskerne og sikkerhetsmålene som myndighetene vil ivareta. Dermed kan man unngå å innføre sikkerhetssystem på fiskebåtene som forhindrer at yrkeskulturelle styrker, særpreg og tradisjoner kan inkluderes i det moderne arbeidslivets sikkerhetskrav.

## 9. Litteraturliste

- Amundsen, A., Bjørnshau, T. (2003). *Utrygghet og risikokompensasjon i transportsystemet. En kunnskapsoversikt for RISIT programmet* (Transportøkonomisk institutt rapport nr. 633 / 2003). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Andersen, S. (2006). Aktiv informantintervjuing. I *MEN 115 KVALITATIVE METODER PENSUMTEKSTER* [2010]. Stavanger: Universitetet i Stavanger
- Austevoll kommune, Austevoll Næringsråd. *Maritime Austevoll*. Storebø: Austevoll Forlag
- Aven, T. (2007). *Risikostyring*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Aven, T., Boyesen, M., Njå, O., Olsen, K.H. & Sandve, K. (2004). *Samfunnssikkerhet*. 3. utgave. Oslo: Universitetsforlaget.
- Bergland, H., Pedersen, P., A. (1999) *Resultatavlønning - en drøfting av ulike lønnsystem med eksempler fra fiske*. Hentet 13. juni 2011, fra Magma [http://www.sivilokonomene.no/resultatavloenning-en-droefting-av-ulikeloenssystem med-eksempler-fra-fiske](http://www.sivilokonomene.no/resultatavloenning-en-droefting-av-ulikeloenssystem-med-eksempler-fra-fiske)
- Boyesen, M. (2003): *Innføring i fagfeltet*. Oslo: Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap.
- Ellefsen, B. (1998). Triangulering- eller hvorfor og hvordan kombinere metoder?. I *MEN 115 KVALITATIVE METODER- PENSUMTEKSTER* [2010]. Stavanger: Universitetet i Stavanger.
- Flin, R. (2007). Measuring safety culture in healthcare: A case for accurate diagnosis. *Safety Science*, 45, 653-667. doi: 10.1016/j.ssci.2007.04.003.
- George, Alexander L., Bennet, Andrew (2005): *Case studies and theory development in the Social Sciences*. Cambridge: MIT Press.
- Guldvik, I. (2002). Troverdighet på prøve. Om gruppeintervju som metode for å produsere valide data om politiske diskurser. I *MEN 115 KVALITATIVE METODER PENSUMTEKSTER* [2010]. Stavanger: Universitetet i Stavanger
- Hagenes, T. (2011, 24. februar). Knallår i ringnot. *Marsteinen*, s. 3.
- Holmen, I. M. (2010). *Helse, miljø og sikkerhet i fiskeflåten: Forslag til FoU-strategi 2011-2013* (Sintef rapport A16626, 2010). Trondheim: Sintef.
- Håvold, J. I. (2000). Culture in maritime safety. *Maritime Policy & Management*, 27(1), 79-88. doi: 10.1080/030888300286716

- Håvold, J. I. (2010). Safety culture aboard fishing vessels. *Safety Science*, 48, 1054-1061. doi: 10.1016/j.ssci.2009.11.004
- Jacobsen, D. I., (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelse? Innføring i samfunnsvidenskapelig metode*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Johansen, K. E. (1990). *Men der leikade fisk nedi kavet, fiskarsoge for Hordaland 1920-1990*. [Bergen]: J.W Eides Forlag.
- Karlsen, Jan Erik (2004). *Ledelse av helse, miljø og sikkerhet*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Klein, G. (2009). *Streetlights and Shadows- Searching for the Keys to Adaptive Decision Making*. Cambridge: MIT Press.
- Langeland, N. R., (2007, 2. juli). Vikingbøle i havgapet, *Dag og tid, Fri vekeavis for kultur og politikk*. Hentet 10. juni 2011, på dag og tid  
<http://www.dagogtid.no/nyhet.cfm?nyhetid=1006>
- Lie, P. W. (2008, 14. februar). *Men ellers da- e det nokke borring?*. Hentet 10. juni 2011, fra sildesalgslaget <http://www.sildelaget.no/ShowArticle.aspx?idx=NORNyhetsartiklerActive&ArticleId=23376>
- Lie, T. Allred, K., Lindøe, P. (2005) *Systematisk HMS-arbeid i fiskeflåten* (Rogalandforskning rapport RF-2005-052). Stavanger: Rogalandforskning
- Lindøe, P. (2008). Trygge oljearbeidere og utrygge fiskere?. I R. Tinnmansvik (red.). *Robust arbeidspraksis- Hvorfor skjer det ikke flere ulykker på sokkelen?* (s. 247-263). Trondheim: Tapir Akademisk Forlag
- Lindøe, P. H., Engen, O. E., Olsen, O. E (2011). Responses to accidents in different industrial sectors. *Safety Science*, 49, 90-97. doi:10.1016/j.ssci.2009.12.2007
- Lindøe, P.H., Baram, M. Braut, G.S. (in press). Empowered agents og empowered agencies? Assessing the Risk regulatory regimes in the Norwegian and US offshore oil and gas industry. *ESREL*.
- Malterud, K. (2003). *Kvalitative metoder i medisinsk forskning* (2. utg.). Oslo: Universitetsforlaget.
- Nordhaug, O. (Red.). (1987). *Kompetanse organisasjon og ledelse, Strategiske utfordringer*. [Otta]: Tano A.S.
- Norges 35 største fiskebåtredereier: Aker Seafoods suveren som før!* (2009). Norsk fiskerinæring nr. 2, 2009. Hentet 10. juni 2011, på fiskebåt.no  
[http://www.fiskebat.no/files/documents/35\\_store\\_09.pdf](http://www.fiskebat.no/files/documents/35_store_09.pdf)
- Oltedal, H. A., Engen, O.A. (2009) Local management and its impact on safety culture and safety within Norwegian shipping. I Martorell et al. (red.). *Safety, reliability and risk*

- analysis: Theory, Methods and Applications* (s. 423-1430). London: Taylor & Francis Group
- Oltedal, H. A., McArthur, D. P. (2010). Reporting practices in merchant shipping, and the identification of influencing factors. *Safety Science*, 48, 331-338.  
doi:10.1016/j.ssci.2010.09.011
- Oltedal, H. A., Wadsworth, E. (2010) Risk perception in the Norwegian shipping industry and identification of influencing factors. *Maritime Policy & Management*, 37 (6) 601-623.  
doi: 10.1080/03088839.2010.514954
- Renn, Ortwin (2008). *Risk governance: coping with uncertainty in a complex world*. London: Earthscan.
- Schein, Edgar (2010). *Organizational culture and leadership* (2.utg.). San Fransisco: Jossey-Bass.
- Stake, Robert (2005). Qualitative case studies. I N. Denzin og Y. S. Lincoln (red.), *The sage handbook of qualitative research, third edition* (s.443-466). Thousand Oaks: Sage publications
- Thorvaldsen, T. (2010). Sikkerhet i Fiskeflåten- sikkerhet handler om å bruke hodet. *Navigare*, 4, 57. Lokalisert på  
[http://www.sjofartsdir.no/upload/Publikasjoner/Navigare/Navigare%20PDF/2010/NAVIGARE\\_4\\_2010.pdf](http://www.sjofartsdir.no/upload/Publikasjoner/Navigare/Navigare%20PDF/2010/NAVIGARE_4_2010.pdf)
- Tinnmannsvik, R., K. (red.). (2008). *Robust arbeidspraksis- Hvorfor skjer det ikke flere ulykker på sokkelen?*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag
- Tufteland, J., Solbakken, J., Fagerbakke, S. (1986). *Austevollsoga Kultursoge I* Austevoll: Austevoll Herad.
- Vg.nett.no, 25.05.2011. ”sykehusleger bruker over halve dagen på papirarbeid”  
<http://www.vg.no/helse/artikkel.php?artid=10094390>
- Wilde, G. J.S. (2001). *Target risk 2 A new psychology of safety and health; what works? What doesn't? And why...*(2.utg.). Ontario: PDE Publications.
- Yin, Robert, K.(1994). *Case study research- Design and Methods*. Sage publications.
- Zohar, D. (2003). The use of supervisory practices as leverage to improve safety behaviour: A cross-level intervention model\*. *Journal of Safety Research*, 34, 567-577.  
doi:10.1016/j.jsr.2003.05.006

## Offentlige kilder

Sjømannsloven, LOV-1975-05-30-18. (1975). Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

Lov om endringer i sjømannslov 30. mai 1975 mv, LOV-2008-12-19-123. (2008). Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

Skipssikkerhetsloven, LOV-2007-02-16-9. (2007) Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

Deltakerloven, LOV-1999-03-26-15. (1999) Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

Forskrift om kvalifikasjonskrav på norske skip. (2003) *Forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger* (2003-05-09). Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip. (2005) *Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse til arbeidstakere på skip* (2005-01-01). Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

Forskrift om sikkerhetsstyringssystem. (2008) *Forskrift om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger* (2008-03-14). Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

MARPOL-forskriften. (1983) *Forskrift om hindring av forurensing fra skip* (1983-006-16). Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

Forskr om sikkerhetsstyringssystem, fiskefartøy. (2007) *Forskrift om sikkerhetsstyringssystem på fiske- og fangstfartøy* (2007-06-18). Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

Opph forskr om sikkerhetsstyringssystem, fiskefartøy (2010). *Forskrift om oppheving av forskrift om sikkerhetsstyringssystem på fiske- og fangstfartøy* (2010-01-19). Lokalisert på <http://lovdata.no>

Forskr om melde- og rapporteringsplikt til sjøs. (2008) *Forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs.* (2008-06-27). Lokalisert på <http://www.lovdata.no>

Sjøfartsdirektoratet. (2010, januar). *Forskrift om oppheving av forskrift 18. juni 2007 nr. 675 om sikkerhetsstyringssystem på fiske og fangstfartøy.* (Rundskriv RSR 01-2010). Lokalisert på <http://www.sdir.no/no/Regelverk2/Rundskriv/RSR-01-2010-Forskrift-om-oppheving-av-forskrift-18--juni-2007-nr--675-om-sikkerhetsstyringssystem-pa-fiske--og-fangsfartoy/>

Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet. (1998) *Yrkesfaglærerutdanning, Første del av innstilling fra utredningsgruppe oppnevnt av Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet.* (Rapport 05.02.1998). Lokalisert på [http://www.regjeringen.no/nb/dep/kd/dok/rapporter\\_planer/rapporter/1998/yrkesfaglærerutdanning-forste-del-av-inn.html?id=277098](http://www.regjeringen.no/nb/dep/kd/dok/rapporter_planer/rapporter/1998/yrkesfaglærerutdanning-forste-del-av-inn.html?id=277098).



Sosialdepartementet. (2004). Arbeidsskedeforsikring. (Norges offentlige utredning [NOU] 2004:3). Lokalisert 10. juni 2011, på regjeringen.no  
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ad/dok/nouer/2004/nou-2004-/11/3.html?id=384241>

Utdannings- og forskningsdepartementet. (2006) *Læreplan i felles programfag i vg1 naturbruk*. Oslo: Departementet. Lokalisert 13. juni 2011, på  
[http://www.udir.no/upload/larerplaner/Fastsatte\\_lareplaner\\_for\\_Kunnskapsloeftet/Vg1\\_yrkesfag/felles\\_programfag\\_vg1\\_naturbruk.rtf](http://www.udir.no/upload/larerplaner/Fastsatte_lareplaner_for_Kunnskapsloeftet/Vg1_yrkesfag/felles_programfag_vg1_naturbruk.rtf)

Utdannings- og forskningsdepartementet. (2008) *Programområde for fiske og fangst. Læreplan i felles programfag vg2*. Oslo: Departementet. Lokalisert 13. juni 2011, på  
[http://www.udir.no/upload/larerplaner/Fastsatte\\_lareplaner\\_for\\_Kunnskapsloeftet/Vg2\\_yrkesfag/Naturbruk/felles\\_programfag\\_vg2\\_Fiske\\_og\\_fangst.rtf](http://www.udir.no/upload/larerplaner/Fastsatte_lareplaner_for_Kunnskapsloeftet/Vg2_yrkesfag/Naturbruk/felles_programfag_vg2_Fiske_og_fangst.rtf)

Utdannings- og forskningsdepartementet. (2008) *Læreplan i fiske og fangst vg 3/ opplæring i bedrift*. Oslo: Departementet. Lokalisert 13. juni 2011, på  
[http://www.udir.no/upload/larerplaner/Fastsatte\\_lareplaner\\_for\\_Kunnskapsloeftet/VG3/Naturbruk/Fiske\\_og\\_fangst\\_Vg3.rtf](http://www.udir.no/upload/larerplaner/Fastsatte_lareplaner_for_Kunnskapsloeftet/VG3/Naturbruk/Fiske_og_fangst_Vg3.rtf)

Nasjonalt utval for tekniske fagskular (2005). *Nasjonal plan for toårig teknisk fagskoleutdanning, tilrådd av nasjonalt utval for tekniske fagskular*. Oslo: NUTF

## Nettkilder

IMO. (2011) *ISM Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2010*. Hentet 13. juni 2011, fra IMO  
<http://www.imo.org/ourwork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx>

DNV. (2011) *SOLAS*. Hentet 10. juni 2011, fra DNV  
<http://www.dnv.com/industry/maritime/servicessolutions/statutoryservices/solas/>

Sjøfartsdirektoratet (2009, 3. august) *Hva gjør vi*. Hentet 13. juni 2011, fra sjøfartsdirektoratet  
[http://www.sjofartsdir.no/no/Om\\_Sjofartsiderktoratet/Hva-gjor-vi/](http://www.sjofartsdir.no/no/Om_Sjofartsiderktoratet/Hva-gjor-vi/)

Sjøfartsdirektoratet (2005, 1. november) *International Maritime Organization (IMO)*. Hentet 13. juni 2011, fra sjøfartsdirektoratet  
[http://www.sdir.no/no/Regelverk2/Internasjonalt\\_arbeid/International\\_Maritime\\_Organizatio\\_n\\_IMO/](http://www.sdir.no/no/Regelverk2/Internasjonalt_arbeid/International_Maritime_Organizatio_n_IMO/)

Sjøfartsdirektoratet (2007, 7. juni) *Internasjonalt arbeid og Regelverk*. Hentet 10. juni 2011, fra sjøfartsdirektoratet  
<http://www.sdir.no/no/Regelverk2/>

Sjøfartsdirektoratet (2010, 17. august) *Om Yrkesfisker.no*. Hentet 10. juni 2011, fra sjøfartsdirektoratet  
<http://www.sdir.no/no/Yrkesfisker/Om-yrkesfiskerno/>

Sjøfartsdirektoratet (2010, 17. august) *Ulykkesinformasjon*. Hentet 10. juni 2011, fra sjøfartsdirektoratet <http://www.sjofartsdir.no/no/Yrkesfisker/Ulykkesinformasjon/>

Fiskeridirektoratet (2006, 19 juli) Fiskeridirektoratets oppgaver. Hentet 10. juni 2011, fra fiskeridirektoratet <http://www.fiskeridir.no/om-oss/vaare-oppgaver>

Fiskeridirektoratet (2010, 18. oktober) *Fiskeridirektoratet 110 år*. Hentet 10. juni 2011, fra fiskeridirektoratet <http://www.fiskeridir.no/om-oss/aktuelt/2010/fiskeridirektoratet-110-aar>

Forsvaret (2010, 3 desember) *Kystvakten*. Hentet 10. juni 2011, fra forsvaret <http://forsvaret.no/om-forsvaret/avdelinger-i-forsvaret/sjoforsvaret/Sider/kystvakten.aspx>

Statistisk sentralbyrå (2011, 27. januar) *Fiskeri. Førebelse tal, 2010-Verdien av fisket passerte 13 milliardar*. Hentet 10. juni 2011, fra SSB <http://www.ssb.no/emner/10/05/fiskeri/>

Statistisk sentralbyrå (2009 ) *Fiskeri og havbruk*. Hentet 10. juni 2011, fra SSB [http://www.ssb.no/emner/10/05/fiskeri\\_havbruk/](http://www.ssb.no/emner/10/05/fiskeri_havbruk/)

### *Fotografier på forsiden*

Bilde 1, Øverst til venstre, Møgster, H. (fotograf). *Hardhaus*. Brukt med tillatelse

Bilde 2, Øverst til høyre, Birkeland, A. (fotograf). (2007). *Soooo masse fisk*. Hentet 13. juni 2011, fra facebook

<https://www.facebook.com/#!/media/set/?set=a.4431175906.15955.635380906>

Bilde 3, nederst til venstre, Scanfishphoto.com (fotograf). (2006). hentet 13. juni 2011, fra scanfishphoto <http://scanfishphoto.com/?cat=246>

Bilde 4, nederst til høyre, Birkeland, A. (fotograf). (2007). *600 tonn nordsjøsil*. hentet 13. juni 2011, fra facebook

<https://www.facebook.com/#!/media/set/?set=a.4431175906.15955.635380906>



## 10. Vedlegg

### 10.1 Vedlegg 1 INTERVJUGUIDER

#### *INTERVJUGUIDE (ELEVER VG 2 FISKE OG FANGST)*

Alder:

Veker i praksis på båt (fartstid):

Oppvekstkommune:

Familiemedlemmer på fiskebåt:

Familie eierskap i rederi/båt:

Gjennomført sikkerhetskurs dato:

1. Kva forventingar har du til sikkerhetsarbeidet om bord?

- Tenkjer du at fiskebåt er ein farlig arbeidsplass eller at det er trygt?
  
- Forventer du å få nokre skader ombord? Små? Store?
  
- Har de samtaler om sikkerhet på utdanninga? I praksis?

2. Gjer du som skipperen seier uansett kva han ber deg om?

(Dvs: Bryter du regler eller gjer arbeid du ikkje har fått opplæring til og som du er utrygg på om du klarer)

3. Kjenner du til lover/forskrift og internasjonale avtaler for sikkerhet om bord? (ISM-koden, forskrift for sikkerhet om bord i skip, marpol, solas osv?)

Trur du dei blir viktige i din framtidige jobb?

4. Vil du gje beskjed om andre bryter regler og opptrer uansvarlig/farlig? Kven vil du gje beskjed til?

## 5. Verneombud

Veit du kva verneombud skal ha som funksjon? Synes du det er viktig? Ville du brukt verneombudet i nokon situasjoner?

## 6. Kva meiner du om viktigheten av følgande:

- Sikkerhetskurs
  
- HMS undervisningen på skulen
  
- Sikkerhetsopplæring om bord

## 7. Er verneutstyr viktig tenkjer du? (hjelm, vernesko, drakt osv)

## 8. Finnes det situasjoner kor andre ting er meir viktig enn sikkerheten?

## INTERVJUGUIDE TIL GRUPPEINTERVJU TF2

Antall år erfaring på fiske(fartstid)

Oppvekstkommune

Familiemedlemmer på fiske.

Eierskap i rederi/båt?

IMO-kursene

Har dere blitt skadet på båt?

Alvorligste skade ombord

Nestenulykke

### Risiko

- Risikoforståelse, Risikopersepsjon, Risikoaksept

Kva er sikkerhet for dåke?

Meiner de at dåke får ein farlig arbeidsplass?

Har dåke fokus på risiko og sikkerhet på utdanninga?

Er det forskjell på det dåke gjorde om bord i læretida og det som dåke lærer om sikkerhet på kurs og på skulen?

Forventer de å få skader på jobb?

### Sikkerhetssystem: kjennskap og forventet bruk/nytte

- Risikovurderinger
- Sikkerhetsplaner
- Regelverk og krav-
  - Forskrift
  - ISM-koden
- Sikkerhetsutstyr/verneutstyr
- Rapporteringssystem
- Verneombud

Kjenner du til forskriften om sikkerhet på skip? Hvordan vil den påvirke arbeidsdagen din?  
Er den viktig?

Har de kjennskap til ISM-koden? Som hms/systematisk sikkerhetsarbeid?  
Synes du det er viktig? Kjenner du det godt? Brukes det aktivt? På kva måte?  
Er det godt nok eller mangler det noko?

Risikovurderinger? Kva tenker dåke de kan brukes til? Integreert i handlingsplaner ?  
Sjekklistor, blir dei brukt? For eks. SJA

Kjenner de til verneombud sin funksjon? Nyttig? Blir den brukt? Synes du det er viktig? Kva situasjoner kan verneombudet vera viktig?

Kva med rapporteringssystemet? Krav til dokumentasjon.

Er det viktig å registrere ulykker og nestenhendelser?

Kva med tilsyn om bord? Kva meiner du om det?

### **Kompetanse- opplæring/kunnskap/ferdigheter**

- Utdanning/sertifiseringskrav
- Sikkerhetskurs
- Opplæring om bord
- Øvelser
- Læretid
- Læringslogg
- Informasjon
- Satt til oppgaver utan opplæring?

Kva meiner de om :

Sikkerhetsopplæring- kurs

Sikkerhetsopplæring- om bord

Øving om bord. Er/bør det være jevnlig?

HMS-undervisningen på TF:

Er utdanninga viktig og nyttig i forhold til sikkerheten om bord? Fremmer den forståelse eller er erfaring og praksis einaste som hjelper?

### **Arbeidspress**

- Må ein ta snarveier for å få jobben gjort
- Blir sikkerhet nedprioritert for profitt og raske løsnings
- Vanskelig å drive med papirarbeid i travel kvardag?
- Er det nokon regler du held og andre du velg å bryte? Kva regler og kvifor?
- Finnes det situasjoner kor andre ting er meir viktig enn sikkerheten?

### **Lederrolle**

- Kven er ledelsen? Skipper/rederi
- Forpliktelse til sikkerhet, bør det være ei prioritert oppgåve?
- Forbilde ifht til sikkerhetsholdninger? Bruke hjelm, ha øvelser, snakke om sikkerhet
- Skippers ord lov?

### **Medvirkning**

- Ansatt engasjert i sikkerhetsarbeid og sin egen sikkerhet?
- Samtaler om sikkerhet
- Bør mannskapet deltatt i utarbeiding av systemet? For eks. innføring av ism-koden

### **Klima for å gi beskjed**

- Tør å melde
- Kva skjer med de som melder om sikkerhets....

Dersom du ser brudd på sikkerhetsregler og prosedyrer? Kva gjer du?

Vil du melde frå til kollega eller til overordna dersom du følte deg utrygg i en situasjon. Kva om ingen andre følte seg utrygg?

Liker du deg på båt ?

Finnes det situasjoner kor andre ting er meir viktig enn sikkerheten?



## **INTERVJUGUIDE LÆRERE**

### **Informasjon om ekspert:**

Fagbakgrunn

Erfaringsbakgrunn knytta til båt

Stilling

### **Angående Elever/student:**

Kunnskap om sikkerhet

Bevissthet om at de velger er farlig arbeidsplass

Forståelse for viktighet av sikkerhetsarbeid

Endres dette etter sikkerhetskurs og praksis ?

Korleis endres holdninger og forståelse for sikkerhet frå utgang på vg1 og når dei kjem attende som fagskulestudenter ?

### **Ang. Læreplan:**

Korleis er sikkerhetsarbeid integrert i undervisning. Sikkerhetskurs 60 timer og så kva meir?

Kva er tanken bak læreplan og opplegg?

Forståelse for særlige krav til sikkerhet, samarbeid og organisering

- vurderer risiko
- Kjenne til hms regelverk og rapporteringskrav
- Planlegge sikkert seilas
- Krav til kva det innebærer å være øverste ansvarlig om bord
- Kunne lede nødsituasjon- ha ansvar

### **Ang. Sikkerhetskurs:**

Kva behov dekker kurset?

Gjev det elevane noko som de ser endrer holdningane deiras?

Kva med omfang? Innhald? Organsiering? Kva dekker kurset ikkje?

### **Ang. Praksis:**

Lengde vg 1 og 2 til saman?

Innhald (praksismål)

Organisering (for eks. praksisveileder)

Erfaringer dei kjem att med?

Spørsmål eller endringer i holdning, sjølvtilit, nye karrierevalg?

### **Ang. læretid:**

Sikkerhetsfamilierisering i loggbok?

Brukes den?

Får de skikkelig opplæring og blir det prioritert av de om bord som skal hjelpe dei?

Har de lærlingveiledere? Dvs. ein som har ansvar for å veilede lærling om bord

### **Ang. Lover, forskrifter, internasjonale koder og krav til sikkerhet på fiskebåter:**

Læreplanene er basert på desse?

Underviser dåke i innholdet av desse?

Marpol, ism, stwc-f osv...

Kva med forskriften ?

Anna som de har fokus på og som er viktig?

## **INTERVJUGUIDE SKIPPERE**

Alder

Stilling-utdanning-sertifikat

Antall år erfaring på fiske(fartstid)

Oppvekstkommune

Familiemedlemmer på fiske. Kven?

Eierskap i rederi/båt?

Dato for sikkerhetskurs/oppfrisking

Siste du blei skadet på jobb. Antall år siden

Alvorligste skade du har fått på jobb.

Siste skade/ulykke om bord- alvorlighetsgrad

Siste nestenulykke om bord- skadepotensiale  
(lage matrise for dette?)

### **Risiko**

- Risikoforståelse, Risikopersepsjon, Risikoaksept

Kva er sikkerhet for deg? (Risikoforståelse)

Kjenner du deg trygg på jobb? Meiner du at du har ein farlig arbeidsplass?

Kva skal til for at du meiner det er riktig å avbryte arbeid og kanskje miste last?

Kor alvorlig skal risikoen være

### **Sikkerhetssystem**

- Risikovurderinger
- Sikkerhetsplaner
- Regelverk og krav-
  - Forskrift
  - ISM-koden
- Sikkerhetsutstyr/verneutstyr
- Rapporteringssystem
- Verneombud

Kjenner du til forskriften om sikkerhet på skip? Hvordan påvirker den arbeidsdagen din?

Er den viktig synes du? Feil eller mangler?

Har de innført ISM-koden? Som hms/systematisk sikkerhetsarbeid?

Synes du det er viktig? Kjenner du det godt? Brukes det aktivt? På kva måte?

Er det godt nok eller mangler det noko?

Risikovurderinger? Blir de gjort, brukt, gjentatt? Integreert i handlingsplaner ?

Sjekklistor, blir dei brukt?

Har de verneombud om bord? Synes du det er viktig? Nyttig? Blir den brukt? Kva  
situasjoner kan verneombudet vera viktig?

Kva med rapporteringssystemet? Krav til dokumentasjon. Blir ulykker og nestenhendelser  
registrert?

Kva med tilsyn om bord? Kva meiner du om det?

### **Kompetanse- opplæring/kunnskap/ferdigheter**

- Utdanning/sertifiseringskrav
- Sikkerhetskurs
- Opplæring om bord
- Øvelser
- Læretid
- Læringslogg
- Informasjon
- Satt til oppgaver utan opplæring?

Kva meiner du om :

Sikkerhetsopplæring- obligatorisk kurs

Sikkerhetsopplæring- om bord

Oppfriskingskurs/Vedlikehold/

Øving om bord jevnlig?

Er utdanninga viktig og nyttig i forhold til sikkerheten om bord? Fremmer den forståelse eller er erfaring og praksis einaste som hjelper?

### **Arbeidspress**

- Snarveier for å få jobben gjort
- Sikkerhet nedprioritert for profitt og raske løsninger
- Vanskelig å drive med papirarbeid i travel kvardag?

Er det nokon regler du held og andre du velg å bryte? Kva regler og kvifor?

Finnes det situasjoner kor andre ting er meir viktig enn sikkerheten?

### **Leiing**

- Forpliktelse
- Prioritert oppgåve
- Samhandling om sikkerhet

Skipper/rederi

Har du samtaler om sikkerhet om bord? Kva omhandler dei vanlegvis? Hyppighet? Har dei ein hensikt for dåke? (utover å klage)

### **Medvirkning**

- Ansatt engasjert i sikkerhetsarbeid og sin egen sikkerhet
- Samtaler om sikkerhet

Har mannskapet deltatt i utarbeiding av systemet?

**Åpenhet/tilhøringhet (reason sine kulturer, rapporterende, just, lærende, informert, fleksibel)**

- Klima for å gi beskjed
- Tør å melde
- Kva skjer med de som melder om sikkerhets....

Dersom du ser brudd på sikkerhetsregler og prosedyrer? Kva gjer du?  
Vil du melde frå til kollega eller til overordna dersom du følte deg utrygg i en situasjon. Kva om ingen andre følte seg utrygg?

Liker du deg på jobb?

**Endringer siste åra**

## 10.2 VEDLEGG 2 LÆREPLANER OG KOMPETANSEMÅL TIL UTDANNINGENE

Videre følger en kort gjennomgang av læreplaner og kompetansekrav i dette utdanningsforløpet. Innhold som redegjøres for knyttes kun til sikkerhetsarbeid. Faglig innhold utover dette blir ikke tatt med i oppgaven og er derfor ikke redegjort for her.

### 10.2.1 Videregående

#### *Videregående 1, Naturbruk*

Krav til sikkerhet i henhold til *Læreplan i felles programfag vg 1 naturbruk* (utdannings- og forskningsdepartementet, 2006)

(referanse). Denne sikkerhetsopplæringen omfatter brannbekjempelse, redning, førstehjelp og omsorg for mennesker og miljø. Mål for opplæringen inkluderer at elevene skal kunne

- *planlegge og gjennomføre arbeid og aktiviteter i tråd med gjeldende yrkesmessige krav til utførelse, helse, miljø og sikkerhet og kvalitetssystemer.*
- *Bruke riktig arbeidsteknikk, verne- og sikkerhetsutstyr og velge hensiktsmessig påkledning for arbeid og aktiviteter under ulike forhold*
- *utøve brannvern og førstehjelp i tråd med gjeldende krav*
- *vurdere risiko og ivareta egen sikkerhet under utførelse av naturbaserte aktiviteter og utføre disse innenfor gjeldende rammebetingelser og regelverk.”* .

#### *Videregående 2, Fiske og fangst*

*Programområde for fiske og fangst. Læreplan i felles programfag vg 2* (utdannings- og kunnskapsdepartementet, 2008) bygger på kompetansemål fra VG 1. Kompetansemål knyttet til sikkerhet inkluderer på dette nivået blant annet å gjennomføre risikovurderinger, planlegge trygt seilas, lasting og lossing, bruk av utstyr, kjennskap til regelverk og skippers ansvarsområder i tillegg til forebygging av ulykker og trygg operering av fartøy. De viktigste kompetansekravene i et sikkerhetsperspektiv er:

- *vurdere risiko og arbeide etter gjeldande regelverk for helse, miljø og tryggleik om bord og på landanlegg*
- *planleggje og gjere greie for gjennomføring og dokumentasjon av ei kystreise og bestemme posisjon*
- *gjere greie for krav til dokumentasjon av spesielle hendingar og uhell under kystreise*
- *gjere greie for kva det vil seie å vere øvste ansvarlege om bord*
- *førebyggje ulykker og gjere reie for korleis fartøyet kan opererast trygt, basert på gjeldande regelverk for fartøy inntil 500 bruttotonn*
- *vurdere risiko og utføre oppgåver som leiar i krise- og nødssituasjonar*
- *føre tilsyn med og berekne stabiliteten til fartøy inntil 500 bruttotonn før og etter lasting, og overvake lasting, lossing og sikring av lasta etter gjeldande regelverk*
- *planlegge lasting og lossing i samsvar med gjeldande miljøregelverk*

### **Videregående 3, Læretid i bedrift 2 år**

Utdannings- og forskningsdepartementet. (2008) Oslo: Departementet. Lokalisert 13. juni 2011, på

[http://www.udir.no/upload/larerplaner/Fastsatte\\_lareplaner\\_for\\_Kunnskapsloftet/VG3/Naturbruk/Fiske\\_og\\_fangst\\_Vg3.rtf](http://www.udir.no/upload/larerplaner/Fastsatte_lareplaner_for_Kunnskapsloftet/VG3/Naturbruk/Fiske_og_fangst_Vg3.rtf)

*Læreplan i fiske og fangst vg 3/ opplæring i bedrift* (utdannings- og forskningsdepartementet, 2008) fremhever at opplæringen har som formål å ”*hjelpelærningen til å utvikle forståelse for de særlige kravene til sikkerhet, samarbeid og organisering som stilles i yrkesutøvelsen*”.

Kompetansemål etter to års læretid omfatter blant annet å kunne forholde seg til daglig vedlikehold av fartøy i henhold til egenkontrollsystem, ressursforvaltning etter prinsippet om bærekraftig utvikling og miljøkrav. Videre skal de kunne bruke kvalitetssikringssystem, vurdere risiko og ivareta egen og andres helse og sikkerhet i henhold til regelverk. Fagprøven taes etter endt læretid og for å kunne bestå fagprøven kreves det gode kunnskaper om helse, miljø og sikkerhet på fiskefartøy.

I læretiden skal elevene føre en opplæringslogg. Denne loggboken skal være et verktøy for å kvalitetssikre opplæring av fiskerlæringer i følge internasjonale konvensjoner og Opplæringsloven. Loggen brukes for å registrere og dokumentere opplæring i faget.

Læreplanen for VG3 (utdannings- og forskningsdepartementet, 2008) har to hovedområder: *Fangst og fartøy* og *Drift*. Hovedområde *Fangst og fartøy* er videre inndelt i fire hovedområder hvorav det ene er Sikkerhetsfamilierisering. Dette området inndeles i åtte konkrete kompetansemål:

1. *vurdere risiko og ivareta egen og andres helse og sikkerhet om bord i henhold til gjeldende regelverk*
2. *forklare hvordan ism-koden påvirker den daglige driften og redegjøre egen beredskapsfunksjon om bord*
3. *finne frem og bruke produkt og hms-datablader og beskrive retningsliver for oppbevaring og merking av kjemikalier og helseskadelige stoff*
4. *forklare hvordan en skal forebygge og begrense forurensing*
5. *registrere avvik og skrive avviksrapporter*
6. *kunne bruke alarmsystem ved brannvarsling*
7. *kunne bruke redningsutstyr og kjenne til nødprosedyrer og gjøre rede for egne plikter i nødsituasjon.*
8. *bruke nødstrømanlegg og nødlensepumpe.*

### **10.2.2 Teknisk fagskole**

I fagskolekatalogen 2011/2012 står det under nautikk-kurskode FTM01H/D/N at denne utdanningen bygger på: *”de regler og kompetansekrav som er beskrevet i internasjonal norm for opplæring, seritikater og vakthold for sjøfolk (STWC-konvensjonen)”* Videre at bestått eksamen vil *”gi teoretisk grunnlag for å løse sertifikat som styrmann/skipsfører og at utdanningens mål er å utdanne skipsoffiserer med moral, holdninger, kompetanse og yrkesetikk som kjennetegn på den kvalitet som kreves for å møte morgendagens utfordringer”*. Studieplanen for denne utdanningen er ved Austevoll maritime fagskole inndelt i to deler. Del I: *”nasjonal plan for to-årig teknisk fagskuleutdanning”*. Denne delen er generell og tilrådd av Nasjonalt utval for Tekniske fagskuler NUTF 27.april 2005 som norm for struktur og oppbygging av 2-årige fagskuleutdanniner for både landbaserte og sjøbaserte tekniske yrkesutdanninger i samsvar med Lov om fagskuleutdanning frå 2003. Del II er spesifikk og kalles : *”Dekksoffiser kl. 1 sjøkaptein”* den er nøye tilpasset krav i STCW og IMO regler for utdanning av maritime offiserer (NUTF, 2005)

Utdanningen er organisert i fire moduler fordelt på to studieår. Studenter kan etter 1 års utdanning og fullføring av modul 1 og 2 løse ut sertifikat på nivå 4 (underordnet styrmann) i den internasjonale sertifikatstrukturen for maritime dekksoffiserer. Etter fullføring av andre året er studentene kvalifisert til å løse ut sertifikat på nivå D1-sjøkaptein med uavgrenset rett til å føre fartøy på alle hav. Hvert sertifikat har spesifikke krav knyttet til utløsning blant annet i forhold til krav om erfaring/fartstid. Skolene står ellers ”fritt” til å organisere sitt faglige tilbud slik de ønsker innenfor de krav og rammer som er gjeldende til enhver tid, men læreplanene skal godkjennes av NOKUT; nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen.

### *Teknisk fagskole 1. studieår*

Innhold i modul 1 og 2 som er knyttet til sikkerhet og miljø omfatter 8 fagskolepoeng av totalt 65.5. Det tilsvarer 176 undervisningstimer, hvor 120 av disse er IMO 80 kurs og Medisinsk behandling 40. Disse kursene kreves for å løse ut sertifikat. Læreplanen skisserer fire delmål i sikkerhetsundervisningen: Brannvern, Redningsteknikk, Medisinsk førstehjelp og Hindring av forurensing. Siste er eneste som undervises i av skolens personale. Det omfatter kjennskap til MARPOL og plikter og ansvar som er pålagt skipets ledelse når det gjelder forurensning.

### *Teknisk fagskole 2. studieår*

Andre år, eller i 3. og 4. modul er sikkerhet og miljø et fag som gir 3 fagskolepoeng og omfatter 66 undervisningstimer. Mål knyttet til sikkerhetsarbeid handler om at studentene skal:

- vite kva som skal til for opprettholdelse av sikkerhet og trygghet for skipets mannskap og passasjerer.
- kunne utvikle beredskaps- og havarikontrollplaner og håndtere nødsituasjoner.