



DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering:

Risikostyring og samfunnssikkerhet

Vårsemesteret, 2022

Åpen / Konfidensiell

Forfatter: Marius Refseth Langeland

.....
(signatur forfatter)

Fagansvarlig: Eirik Bjorheim Abrahamsen

Veileder(e): Preben Hempel Lindøe

Tittel på masteroppgaven: Alenefiskeren og et passende sikkerhetssystem

Engelsk tittel: Single handed fishers and a suitable safety system

Studiepoeng: 30

Emneord: HMS, sikkerhet, forsikring,
alenefiskeren

Sidetall: 100
+ vedlegg/annet

Tysvær, 15.06.2022

Alenefiskeren og et passende sikkerhetssystem

Sammendrag

Fiske er et risikofyllt yrke. Den høye ulykkesstatistikken viser en særlig risiko forbundet med å fiske alene. Regulering av helse, miljø og sikkerhet i den mindre fiskeflåten er basert på kontrollert selvregulering. Det har utfordret fiskernes eget sikkerhetsarbeid og tvunget fram en endring i sikkerhetsarbeidet i næringen. Flere sentrale aktører har bidratt i denne prosessen. I denne undersøkelsen ser jeg nærmere på nevnte prosess og samarbeidet mellom næringsaktører og reguleringsmyndigheter om sikkerheten i fiskeflåten. Arbeidet er basert på dokumentanalyser og kvalitative intervjuer med forsikringsselskap, fiskere, fiskarlag, kursarrangører og reguleringsmyndigheter. Undersøkelsen viser et aktørnettverk hvor manglende styring og samhandling svekker sikkerhetsarbeidet. Dette funnet sammen med avdekte svakheter i HMS-regelverket viser potensialet for endringer som kan fremme et sikrere fiske.

[Skriv her]

Forord

Denne masteravhandlingen er kulminasjonen av to år med fjernstudier fra mitt lille kontor. Det har vært en annerledes studietid. Fruktene av et halvt års oppgavearbeid skal nå leveres, og i den anledning det rimelig å anerkjenne de som faktisk gjorde det mulig: informantene. Med få unntak har jeg møtt velvillighet og en utstrakt hånd. Jeg håper dere møter undersøkelsen med samme velvillighet som dere møtte meg med – jeg har kun forsøkt å gi uttrykk for hva jeg har funnet.

En spesiell takk må sendes til forsikringsselskap, organisasjoner, fiskere, kursarrangører og forvaltning som satte av tid til meg i en ellers travel hverdag.

På den hjemlige fronten har du utstått litt av hvert i lang tid – takk for rommet og hjelpen, Signe.

Takk til far og søster for uvurderlig hjelp da det trengtes mest.

Til sist en stor takk til veileder Preben Lindøe.

En kar fortalte meg en gang at en mastergrad handlet om å lære seg å tenke. Jeg er usikker på om jeg har nådd dit, men jeg har tøyd de små grå litt i alle fall. Takk.

Da går jeg en tur med bikkja, han har ventet lenge nå.

Tysvær, 14.06.2022

[Skriv her]

Forkortelser

ANT	Aktørnettverk-teori
FAR	Fatal accident rate
FHF	Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering
HMS	Helse, miljø og sikkerhet
HRS	Hovedredningssentralen
IMO	International maritime organization
ISM-KODEN	International management system
NAV	Arbeids- og velferdsforvaltningen
SHK	Statens havarikommisjon for kommunikasjon
SHT	Statens havarikommisjon for transport (har byttet navn og heter nå Statens havarikommisjon for kommunikasjon)
SRA	Society for Risk Analysis
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
STCW-F	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personell

[Skriv her]

Innhold

Forord	1
1 Innledning	1
2 Bakgrunn/kontekst	4
2.1 Strukturering av fiskeflåten	Feil! Bokmerke er ikke definert.
2.1.1 Fiskere	7
2.2 Ulykker	8
2.2.1 Ulykkesgranskning	12
2.3 Forsikring	12
2.3.1 Forsikring som håndtering av risiko	13
2.1.1 Sjøforsikring i Norge	13
2.3.2 Gjensidig forsikring	15
2.3.3 Sjøtrygdegruppen – SGS	16
2.3.4 Cefor	17
2.4 Sjøforsikringselskapene	17
2.4.1 Tromstrygd	20
2.4.2 Bud og Hustad Forsikringg	23
2.4.3 Møretrygd – Granne Forsikring	24
2.5 Reguleringsmyndigheter	25
2.5.1 Sjøfartsdirektoratet	25
2.5.2 Fiskeridirektoratet	25
2.6 De viktigste forskriftene	26
2.6.1 Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere	26
2.6.2 Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip	27
2.6.3 Fartøyforskrift	28
2.6.4 Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.	28
2.7 Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten	29
3 Teoretisk perspektiv og metode	31
3.1 Risiko	31
3.2 Sikkerhet	32
3.2.1 Språklig skille	32
3.2.2 Definisjon	32
3.2.3 Sikkerhetens positive og negative ansikt	33
3.2.4 Forpliktelse, kompetanse og kunnskap	34

[Skriv her]

3.2.5	Modeller	35
3.2.6	Aktørnettverk-teori (ANT)	36
3.3	Metode	38
3.3.1	Dokumentanalyse/undersøkelse	38
3.3.2	Dokumentanalyse som metode	38
3.3.3	Dokumentene som utgjør datagrunnlaget	38
3.3.4	Dokumentutvelgelse og pålitelighet	39
3.3.5	Sensitiv informasjon og personvern	40
3.4	Intervju	40
3.4.1	Semistrukturerte individuelle intervju	40
3.4.2	Videointervju	41
3.4.3	Intervju med fiskere	41
4	Funn	43
4.1	Forsikring	43
4.1.1	Økonomiske støtteordninger	44
4.1.2	Utdeling av overskuddet	44
4.1.3	Bonusordning for skadefri seilas	45
4.1.4	Tilskudd til investering i sikkerhetstiltak	46
4.1.5	Rabatt for sikkerhetstiltak	46
4.1.6	Dekning av transportforsikring	47
4.1.7	Annet sikkerhetsarbeid	47
4.1.8	Paragrafbåter	48
4.1.9	Tromstrygds skolen	49
	<i>Erfaringsutveksling</i>	49
	<i>Oppdatering på lover og regler</i>	50
4.2	Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten	52
4.2.1	Prosjektfase	52
4.2.2	Overgangen til samarbeidsforum	53
4.2.3	Ny samarbeidsform og manglende styring	54
4.2.4	Formen setter seg	55
4.2.5	Fiskeridirektoratets deltakelse	56
4.2.6	Sjøfartsdirektoratets deltakelse	58
4.2.7	Forsikringsbransjens deltakelse	60
4.3	Reguleringer	62
4.3.1	Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere	63

[Skriv her]

4.3.2	Sammendrag – forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere	70
4.3.3	Fartøyforskrift.....	71
5	Analyse og drøfting.....	82
5.1	Reguleringer	Feil! Bokmerke er ikke definert.
5.1.1	Fartøyforskrift.....	89
5.1.2	Sikkerhetsopplæring.....	91
5.2	Aktørsamarbeid	86
5.2.1	Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten.....	86
5.2.2	Samarbeid mellom direktoratene.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
5.3	Forsikring	82
5.4	Avslutning/konklusjon	93
VEDLEGG I	Feil! Bokmerke er ikke definert.
VEDLEGG II	Feil! Bokmerke er ikke definert.
6	Litteraturliste	96

[Skriv her]

1 Innledning

Fiske er et yrke med høy risiko for ulykker. Det er betydelig høyere risiko for dødsulykker i små båter enn i større båter, og risikoen er særlig stor for alenefiskeren (McGuinness et al., 2013a; Thorvaldsen et al., 2022; Aasjord et al., 2012). Ulykkesstatistikken er nedadgående, men mye gjenstår før fiske er et sikkert yrke. En del av forklaringen på den høye risikoen yrket er forfulgt med, er ifølge fiskerne selv knyttet til det å ferdes på havet, og da særlig vinterstid i mørke. McGuinness et al. beskriver fiskernes arbeidsplattform som grunnleggende utsatt:

«A working fishing vessel at sea is an elaborate collection of interacting accident potentials, barely controlled. Even the deck underfoot betrays the unwary, as can every other aspect of the normal daily grind onboard, as fishers ply their trade in weather foul and fair. All elements of the vessel at sea conspire in making this the most dangerous and difficult of all professional callings, an inexplicable calling where life and limb are continually at risk» (McGuinness et al., 2013b).

Naturforhold, arbeidsplattform og en rekke andre faktorer ligger til grunn for at ulykkesraten i fiske er svært høy. Utfordringen er å finne veien fram mot en sikrere arbeidshverdag for fiskerne, som trosser elementene for å høste av felleskapets ressurser.

18. april 1989 var et «vendepunkt i norsk fiskerihistorie», ifølge Finstad & Holm (2013). Denne dagen ble fisket etter torsk stoppet grunnet oppfisket kvote. Tidligere år hadde oppfisket kvote medført stans i fiske for trålflåten, men nå innbefattet stansen i fiske også kystfiskeflåten. Nedstengingen av fisket etter torsk midt i sesongen ble fulgt opp av fartøyskvoteordningen året etter, og ble dermed slutten på det åpne kystfisket etter torsk (Finstad & Holm, 2013). Myndighetenes inngripen i det åpne kystfisket markerte en endring i forståelsen av kystfiskeflåtens betydning for fiskebestandens bærekraft. Ringvirkningene av dette skiftet er ifølge Thorvaldsen (2017) å spore i dagens HMS-regulering av fiskeflåten:

[Skriv her]

«Regulering av fisket kan forstås som en prosess hvor myndighetene har søkt å styre og disiplinere fiskernes atferd, med mål om at de skal bli gode ressursforvaltere» (Thorvaldsen, 2017, s. 67).

Ressursreguleringen var et første trinn mot senere reguleringer av sikkerhet.

Kvoteordningen skapte et mulighetsrom for sikkerhetsreguleringer:

«Reguleringen av fisket gjennom kvoter, har gjort fiskerne regulerbare, som betyr at de også kan underlegges regulering på andre områder» (Thorvaldsen, 2017, s. 68).¹

Müller (2000) beskriver møtet mellom fiskere og myndigheter som et møte mellom to ulike blikk (s. 19) og to ulike sannheter (s. 152). Det er et møte mellom fiskeren med sin kroppsliggjorte og erfaringsbaserte kunnskap på den ene siden, og myndighetenes fokus på reguleringer og etterlevelse på den andre siden. Et møte preget av en manglende gjensidig forståelse (Thorvaldsen, 2017). Tidligere undersøkelser av fiskernes sikkerhetsarbeid har satt søkelys på forholdet mellom myndigheter og fiskere, og gjerne utelatt andre aktører (Fagerborg, 2014; Kongsten, 2013; Müller, 2000; Rabben, 2011; Thorvaldsen, 2017).

Da HMS-regulering basert på kontrollert selvregulering ble introdusert for den havgående fiskeflåten, var det tjue år etter offshorenæringen (Lindøe, 2007). Det skulle gå nesten tjue år til før det ble en del av kystfiskeflåtens reguleringer (Størkersen & Thorvaldsen, 2021). Som Lindøe (2007) advarer kan kontrollert selvregulering bli et tomt skall om ikke proaktive aktører støtter opp om sikkerhetsarbeidet. Kontrollert selvregulering impliserer bruk av effektive sikkerhetsstyringssystemer, og en essensiell del av et slikt system er prosesser for læring fra hendelser (Lindøe, 2007). Læringsprosessene vanskeliggjøres av den spredte strukturen i det norske fiskeri (McGuinness et al., 2013a). For alenefiskeren representerer det en enda større utfordring. Mangel på tilgang til informasjon om utrygge forhold for aktørene i fiskerinæringen eller mangel på evne og vilje til å utnytte

¹ Sikkerhetskurs for fiskere ble innført som prøveordning fra 1982 og etablert ordning fra 1986 (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022). Dagens forskrift trådte i kraft 10. februar 1989, hvilket antyder at mulighetsrommet for sikkerhetsregulering av fiskere eksisterte før vendepunktet 18. april 1989.

[Skriv her]

den, kan medføre at underliggende risikofaktorer får ligge latent for senere å kunne utvikle seg til ulykkeshendelser.

I en sammenligning mellom offshorenæringen og fiskeri beskriver Lindøe (2007) også et system med en reguleringsmyndighet uten særlig interesse for fiskeri, og en mangelfull til ikke-eksisterende dialog mellom næring og reguleringsmyndighet. Et initiativ fra Sjøfartsdirektoratet i 2008 har utviklet seg til et samarbeidsforum hvor næringsaktører og myndigheter møtes og samarbeider om helse, miljø og sikkerhet.

Denne undersøkelsen søker å utvide aktørnettverket til også å inkludere sjøforsikringsselskapene, en av de sentrale aktørene i rommet mellom fiskere og myndigheter. Deres rolle som oversetter mellom fiskernes og myndighetenes blikk er lite undersøkt. Sjøforsikringsselskapene er nær fiskerne ved ulykkeshendelser og har slik sett et unikt innblikk i reelle skadesituasjoner. Selskapene er også involvert i samarbeid med myndigheter – de er en påvirker i regelverksarbeid og bidrar til holdningskampanjer myndighetene fører for å bedre sikkerheten i fiske. Sammen med en rekke andre aktører er sjøforsikringsselskapene representert i samarbeidsforumet med det underlige navnet Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten. Hva dette samarbeidsforumet har hatt å si for sikkerhetsarbeidet til både reguleringsmyndigheter og næring er heller ikke undersøkt.

Gitt utfordringen med å gjøre fiske til et sikrere yrke og det arbeidet som pågår hos næringsaktører og myndigheter, søker denne undersøkelsen å finne svar på følgende forskningsspørsmål, i det håp å belyse mulige veier mot en sikrere hverdag for fiskerne:

- Sjarkfiske er en farligere arbeidsplass enn de fleste andre: Hva har fremmet og hva har hemmet arbeidet med å skape et effektivt HMS-regelverk for den mindre kystfiskeflåten?
- I hvilken grad har samarbeidsforumet bidratt til en aktiv, målrettet og lærende innsats for å vedlikeholde og utvikle regelverket, og hva har hindret endring?
- Hvordan bidrar forsikringsselskapene til å fremme sikkerheten i fiske og forståelsen mellom fiskere og myndigheter?

[Skriv her]

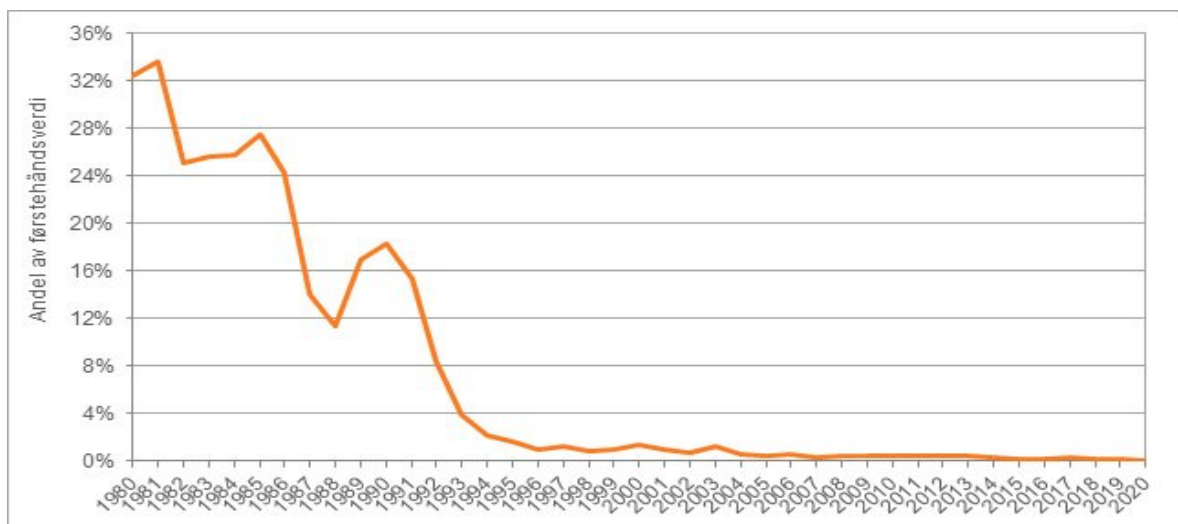
2 Bakgrunn/kontekst

2.1 Fiskeflåten og fiskerne

Da en rekke fiskebestander ble overbeskattet utover på 1960-tallet, skyldtes det i hovedsak en fiskeflåte med for stor kapasitet. Kapasiteten var for stor på to måter: hvor mye flåten kunne fiske, og hvor mye flåten måtte fiske for å oppnå lønnsom drift (Gullestad, 20.05.2021). For å regulere disse faktorene ble det gjennom den såkalte deltakerloven av 1972 (Lov om rett til å delta i fiske og fangst) gitt hjemmel til Fiskeridirektoratet til å begrense deltakelse basert på ressurs hensyn (Gullestad, 20.05.2021).

Deltakerbegrensning har ikke vært det eneste middelet for å begrense overkapasitet i fisket. Fra 1960-tallet utviklet det seg en norm hvor lav lønnsomhet i årets fiske ble dekt opp gjennom subsidier. Subsidieringen var ment å dekke antatt forbigående lønnsomhetsproblemer, men ble i stedet en institusjonalisert årlig foreteelse (Gullestad, 20.05.2021). En økende forståelse for subsidieringens bidrag til overkapasiteten i fiskeflåten ledet til nedtrapping av ordningen utover på 1980-tallet.

Figur 1. Utvikling av subsidier til fiskeflåten, andel av førstehåndsverdi (Gullestad, 20.05.2021).



En tredje faktor i reguleringen av overkapasitet har vært en omstrukturering av fiskeflåten.

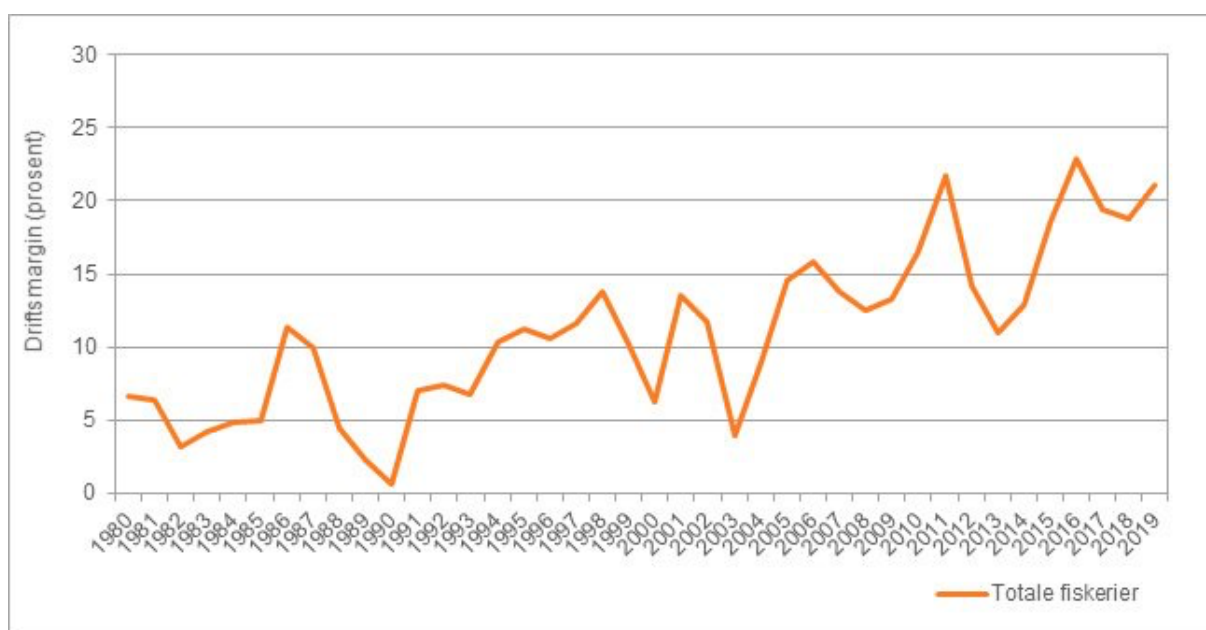
[Skriv her]

«Gjennom transaksjoner av kvoter og fartøy er det grunnleggende målet å redusere ulønnsom overkapasitet, slik at kvotegrnlaget styrkes for de gjenværende fartøyene» (Standal et al., 2015).

Det er dette som omtales som strukturordningene, og som består i at sammensetningen av flåten endres grunnet omdisponering av kvoter og kondemnering av utgående fartøy. Ved å kunne flytte kvoter fra et fartøy til et annet, har mindre og utrangerte fartøy gått ut av fiske. Det har vært og er politisk uenighet om hvilket omfang strukturordningene skal ha, særlig når det gjelder flåten under 11 meter. Striden skyldes betydningen endringer i strukturen av fiskeflåten får for næringsstrukturen på land og demografien i kystsamfunnene (Iversen et al., 2018).

De tre faktorene omstrukturering av fiskeflåten, deltakerbegrensning og utfasingen av subsidier har gitt økte driftsmarginer i fiskeflåten.

Figur 2. Driftsmargin for fiskeflåten totalt 1980–2019 (Gullestad, 20.05.2021).



Som Figur 2 viser, er driftsmarginen best i den havgående fiskeflåten og dårligst i den minste kystfiskeflåten.

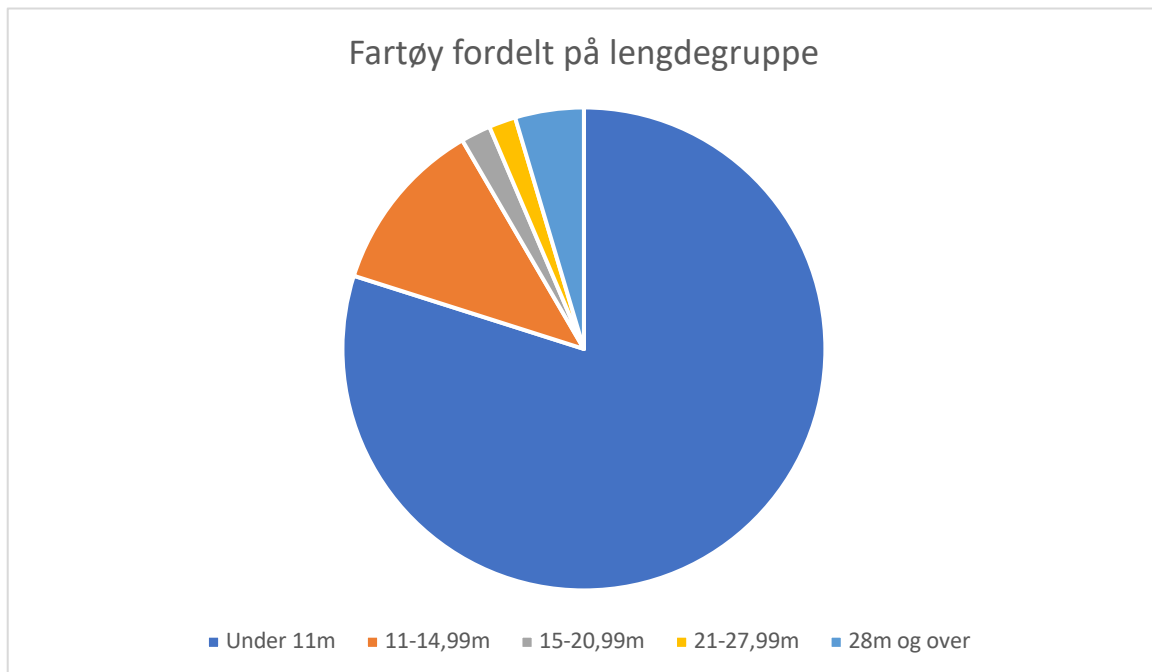
[Skriv her]

Figur 3. Driftsmargin fordelt på størrelsesgrupper 2007–2009 (Gullestad, 20.05.2021)



Fiskeflåten består av 5633 fartøy per 3. januar 2022. Lengdegruppen under 11 meter er den klart største enkeltgruppen målt i antall fartøy. Fartøy under 15 meter utgjør over 90 % av fiskeflåten.

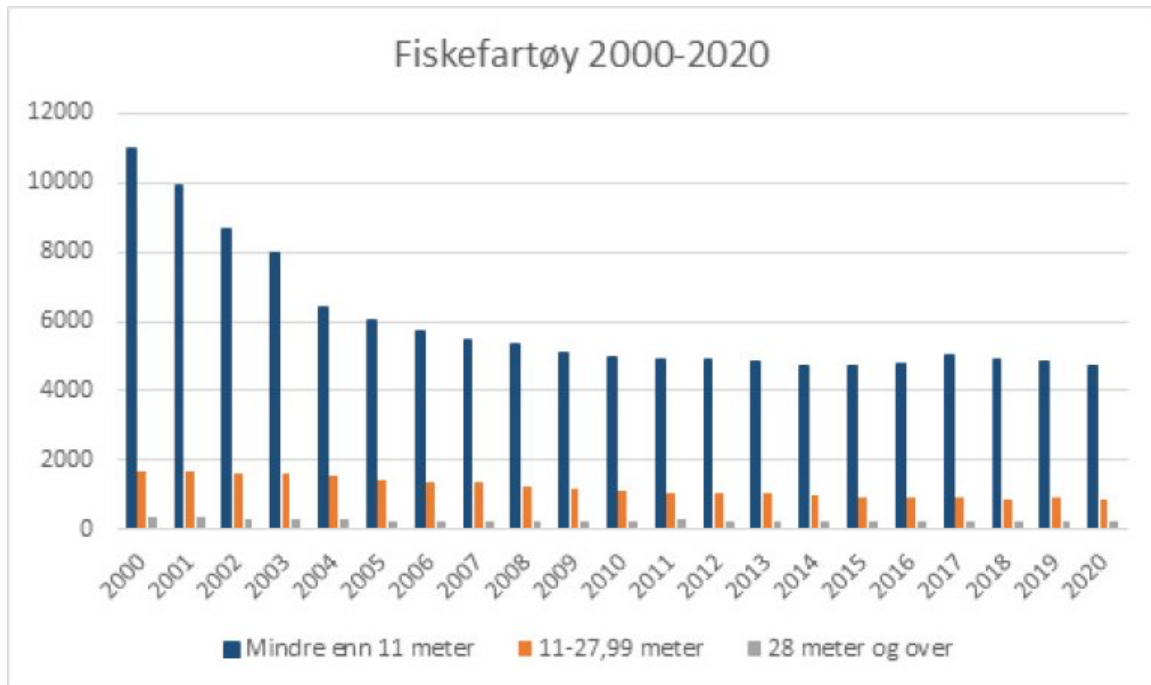
Figur 4. Fiskefartøy fordelt på lengdegruppe (Fiskeridirektoratet, 2021).



[Skriv her]

I Figur 5 ser vi en klar nedgang i antall fiskefartøy siden 2000.

Figur 5. Utvikling av antall fiskefartøy i perioden 2000–2020 med fordeling i lengdegruppe (Fiskeridirektoratet, 2021).

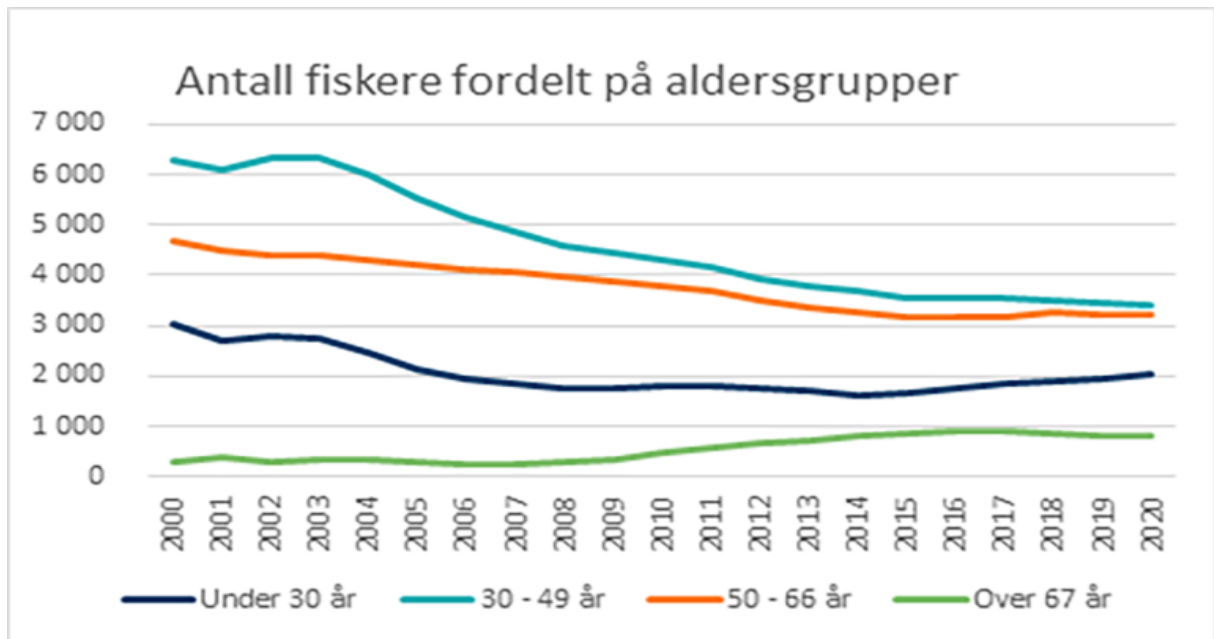


2.1.1 Fiskere

9516 personer hadde fiske som hovednæring i 2021. Antallet fiskere har vært jevnt nedadgående siden midten av 1980-tallet, med en mulig utflating fra 2015 (Fiskeridirektoratet, 2022a). Det er en økning i antall unge fiskere og bedring i kjønnsfordelingen i næringen. Gjennomsnittsalderen er høy, og langt de fleste fiskere er menn. Figur 6 viser utviklingen i ulike aldersgrupper for de siste tjue år.

[Skriv her]

Figur 6. Aldersfordeling fiskere (Fiskeridirektoratet, 2021)

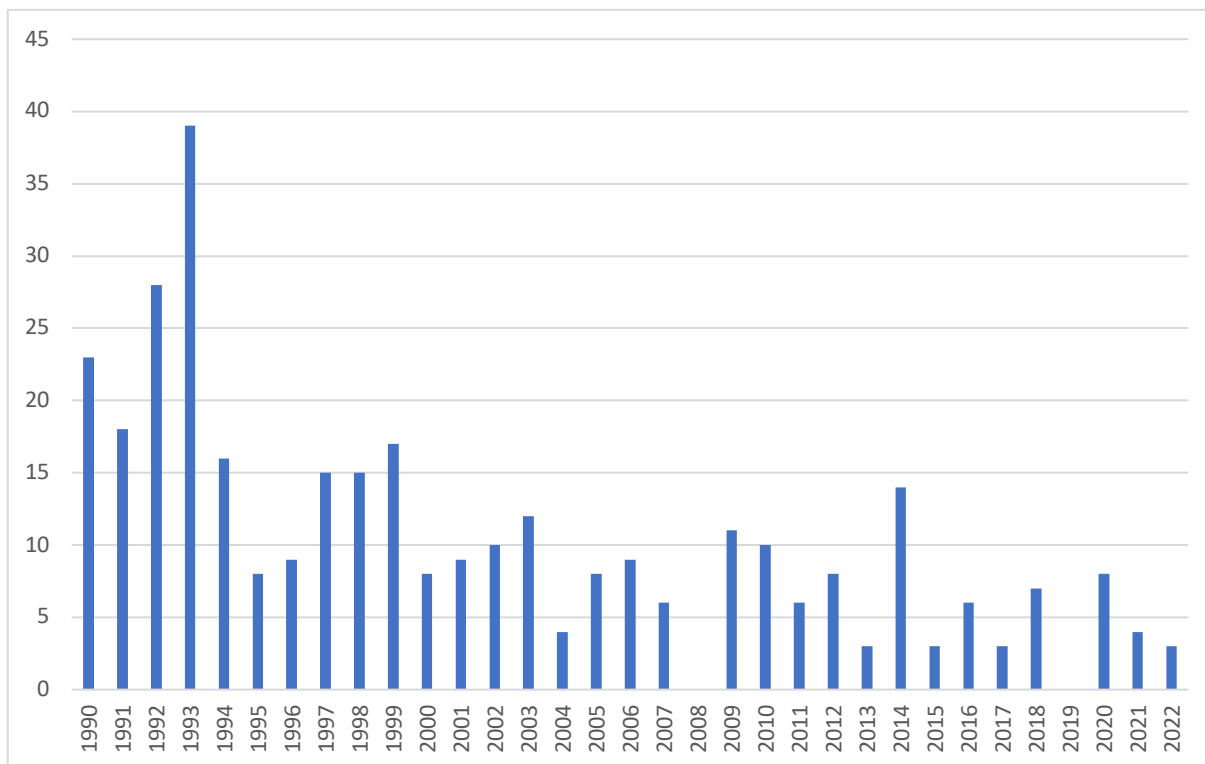


2.2 Ulykker

Mellom 1990 og 2020 har 329 mennesker mistet livet i forbindelse med fiske, 42 % av dem drev fiske alene (Thorvaldsen et al., 2022, s. 4). Antall årlige dødsulykker trender nedover, men utviklingen er ikke skånet for stor årlig variasjon: I 2014 omkom det 14 fiskere på havet, mens det i 2019 var ingen omkomne. Figur 7 viser antall årlig omkomne i fiske fra 1990 til juni 2022.

[Skriv her]

Figur 7. Omkomne i fiske 1990–05.06.2022 (sammensatt av tall fra to kilder: McGuinness et al., 2013a; Sjøfartsdirektoratet, 2022d).

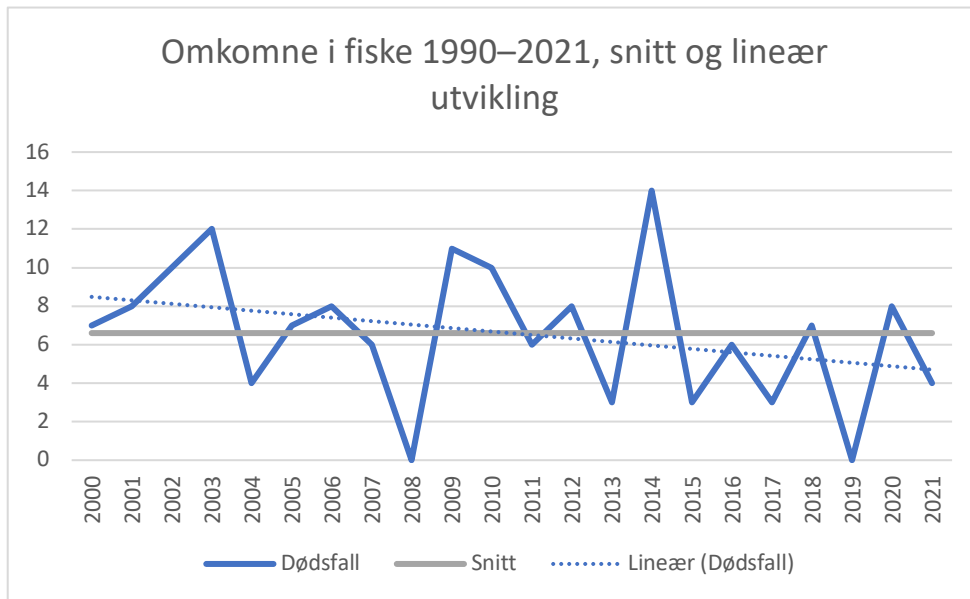


McGuinness et al. (2013) finner i sin analyse av dødsulykker i perioden 1990–2011 at det var en økt risiko for å være involvert i en dødsulykke for fiskere over førti år, særlig for de i den minste kystflåten. For gruppene 15–19 år og 60–69 år var risikoen høyest (McGuinness et al., 2013a). Totalt var det i perioden 1990–2011 33,3 omkomne per 10 000 mann/år i flåtegruppen under 13 meter største lengde (Thorvaldsen et al., 2022)

De største ulykkeskategoriene de siste tretti år er forlis, fall overbord og drukning i havn (Thorvaldsen et al., 2022). Mer enn halvparten av dødsulykkene forekom i den minste flåten, under 11 meter største lengde. 138 av de 329 (42 %) omkomne arbeidet alene (Thorvaldsen et al., 2022).

[Skriv her]

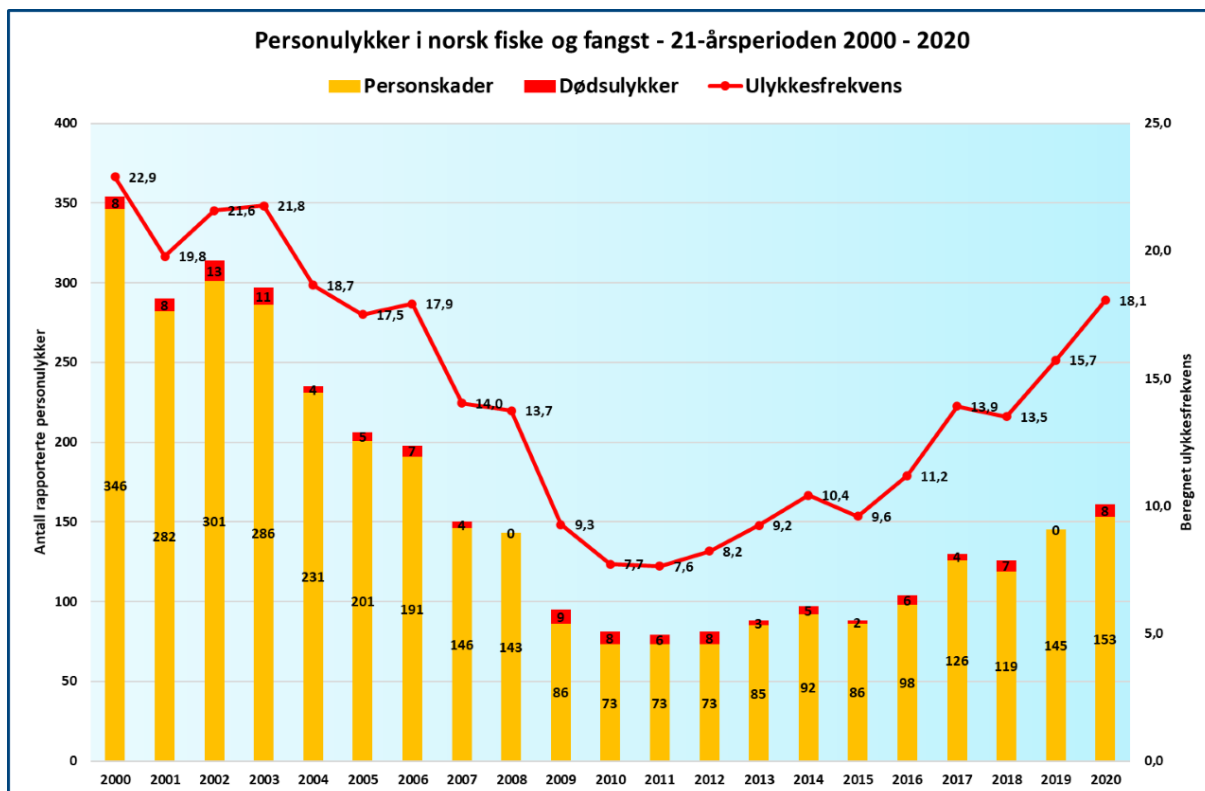
Figur 8. Omkomne i fiske 1990–2021, snitt og lineærutvikling (sammensatt av tall fra to kilder: McGuinness et al., 2013a; Sjøfartsdirektoratet, 2022d).



Ulykker som leder til skade og ikke dødsfall har økt siden 2011. Grunnet svakheter i rapporteringssystemet og mørketall særlig knyttet til den minste kystflåten, bør ikke personskadestatistikken tillegges for stor vekt (McGuinness et al., 2013b). Figur 9 viser arbeidsulykker i perioden 2000–2020.

[Skriv her]

Figur 9. Personulykker i norsk fiske og fangst – 21-årsperioden 2000–2020 (arbeidsulykker registrert av Sjøfartsdirektoratet, analyser av SINTEF Ocean).



Fra Gjensidige Forsikring blir det opplyst at fiskere arbeider i den næringen som har den nest høyeste skadefrekvensen med en relativ risiko² (RR) på 13,8 (se Tabell 1). Skadekosten er et uttrykk for alvorligheten på yrkesskaden, og fiske er den næringen med høyest skadekost, RR skadekost 88,3. Jordbruk, som har den nest høyeste skadekosten, har en RR på 13,3. Som referanse kan det opplyses at IKT er næringen med lavest skadefrekvens, RR 1,0, og har lite alvorlige skader, RR skadekost 1,0.

² Relativ risiko er et forholdstall som angir hvor mye større sannsynlighet det er for en hendelse i en gruppe i forhold til en annen (kilde: Gjensidige Forsikring, personlig kommunikasjon).

[Skriv her]

Tabell 1. Skadekost og skadefrekvens, Gjensidige Forsikring (kilde: Gjensidige Forsikring).

NÆRING	RR Yrkesskade GF Skadekost	RR Yrkesskade GF Frekvens	RR Arbeidsskade SSB Frekvens
01 Jordbruk	13,3	7,0	7,3
02 Skogbruk	9,6	8,8	
031 Fiske og fangst	88,3	13,8	
032 Akvakultur	4,1	10,3	
05 + 07 + 08 + 099 Bergverk	8,2	18,0	3,9
06 + 091 Olje og Gass utvinning	2,5	5,0	
10 - 33 Industri	4,7	4,3	7,3

2.2.1 Ulykkesgranskning

Statens havarikommisjon (SHK) har siden 2008 vært den offentlige undersøkelseskommisjonen som gransker alvorlige hendelser og ulykker i sjøfartssektoren. SHK erstattet den tidligere faste undersøkelseskommisjonen for ulykker i fiskeflåten.

«Formålet med SHKs undersøkelser er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggingen av ulykker og alvorlige hendelser» (Havarikommisjonen, 2022a).

Havarikommisjonen utsteder rapporter fra ulykkesundersøkelser og kommer med sikkerhetstilrådinger ved behov (Havarikommisjonen, 2022b).

2.3 Forsikring

I dette kapittelet redegjøres det først for forsikring som en måte å håndtere risiko på. Deretter gis nødvendig bakgrunnsinformasjon om utviklingen av sjøforsikring for fiskeflåten i Norge. Til slutt presenteres sjøforsikringssekskapenes nettverk og samarbeidsorganisasjoner, samt selskapene som utgjør en del av datagrunnlaget for denne undersøkelsen.

[Skriv her]

2.3.1 Forsikring som håndtering av risiko

«Forsikring er på sitt enkleste en måte å få andre til å ta en risiko på som en selv ikke ønsker å bære, mot en betaling» (Loen, 2019, s. 11). Den risikoavlastning forsikring innebærer er en måte å håndtere risiko på; det er et verktøy for risikooverføring (Aven, 2015). Der forsikringstaker søker å overføre risiko til en annen aktør er det opp til forsikringsselskapene å fordele den risikoen de overtar mot en premie på flest mulig forsikringstakere.

Forsikringsselskapene må videre sørge for at summen av premier er tilstrekkelig til å dekke forventede erstatningsutbetalinger.³ Dersom erstatningene er så høye at det leder forsikringstakere til å forsøke å få utbetalt et uberettiget erstatningsbeløp, oppstår en situasjon som karakteriseres som moralsk risiko (*moral hazard*). Som vi skal se har det vært en innarbeidet strategi blant de gjensidige sjøforsikringsselskapene om å motvirke denne moralske risikoen ved å drive en restriktiv erstatningspolitikk.

Forsikringsselskapene søker å ha oppbygde reserver for å kunne håndtere uforventede skadesituasjoner hvor erstatningsplikten overgår premieinnbetalingen. For å forsikre seg mot slike situasjoner kjøper forsikringsselskapene forsikring, også kjent som reassuransse. De første sjøforsikringsselskapene baserte seg ikke på kjøp av reassuransse, men på at de andre forsikringstakerne i selskapet ville få økt premie om noen skulle forlise og ha rett på erstatningsbeløp utover selskapets samlede premieinntjening. Det er dette som er grunnlaget for gjensidig forsikring.

2.1.1 Sjøforsikring i Norge

De som har sitt virke på havet er var den fare yrket medfører, og det har de vært i lang tid. I sitt firebindsverk om Nordlandsbåten og Åfjordsbåten, datidens fiskefartøy, gir Eldjarn & Godal et innblikk i strategier og systemer fiskere og båtbyggere benyttet for å håndtere og minimere de farene deres virke på havet medførte på 1800-tallet. Fra Bindalen beskrives det hvordan båtbyggere besøkte hverandre for å sikre at de andre båtbyggerne holdt seg innenfor normen, at båtene holdt standarden. Denne formen for byggekontroll var utbredt norm i alle bygge-sentra og gjorde to ting: Den sikret at merkevaren Bindalsbåt ble ivaretatt, og at båtkjøper mottok et produkt som var kontrollert og holdt mål (Eldjarn & Godal, 1988–

³ De tre sjøforsikringsselskapene som ses nærmere på i denne undersøkelsen har like skadeprosenter for de siste ti år. Grunnet vanskeligheter med å skille ut sammenlignbare data tas de ikke med her (kilde: selskapenes årsberetninger og personlig kommunikasjon).

[Skriv her]

1990a, s. 89 ff.). Fiskeren gjennomførte også grundige inspeksjoner av sin nye farkost. Det var vanlig å riste og slenge på båten for å se hvor godt den ville tåle slag og vridning i sjøen. I hjembygda ble den nye båten plassert på båthaugen, hvor bygdas mest erfarne kom for å vurdere den. De tittet, vurderte og prøveseglet båten for å sørge for at den var bergelig på havet (Eldjarn & Godal, 1988–1990b, s. 92). Disse ordningene var rotfaste i småsamfunn som ikke hadde noen å miste: «Typer av gjensidige hjelpeordninger har tradisjonelt hatt sterkt fotfeste i vår kystkultur» (Harsnes, 2010).

Byggekontrollen og fartøykontrollen beskrevet over kan ses på som en del av fellesskapets ordninger for å ivareta sikkerheten i fisket. Disse små samfunnene langs med kysten hadde også etablerte ordninger for å sørge for de som ble sittende igjen etter ulykker på havet:

«Dersom slekt og familie eller naboer og arbeidskamerater i et lokalsamfunn kom ut for ulykker og tap, var det innarbeidet praksis at man hadde plikt til å hjelpe. Blant fiskerne var det for eksempel regler for hvordan enker skulle ha sin del av fangsten/lotten etter ektemannen ('enkegarna') slik at hun kunne livnære seg og eventuelle barn» (Harsnes, 2010, s. 26).

Gjensidige ordninger av denne typen er en forløper til dagens forsikringsselskaper og en del av fiskernes håndtering av farene og risikoen forbundet med deres virke på havet.

Tradisjonelle forsikringsordninger ble avløst av sjøforsikringsselskaper fra 1860 årene og utover (Færden, 1967). Overgangen fra de tradisjonelle forsikringsordningene «(...) har nær sammenheng med utvikling innen fiskerinæringen og framveksten av finansinstitusjoner på slutten av 1800-tallet» (Harsnes, 2010, s. 11). Dekkede fartøy, motor og bedre fangstmetoder var alle faktorer i utviklingen, en utvikling som ledet til at fiskebåteierne måtte «skaffe seg lånefinansiering, og da ønsket både långiver og båteier å sikre seg mot havari og ulykke ved å tegne forsikring» (Harsnes, 2010, s. 11). Det gjensidige prinsippet ligger fremdeles til grunn for mange av sjøforsikringsselskapene, som er eid og styrt av fiskerne selv.

[Skriv her]

«Få næringsveier er så risikofylte som fisket, og det er derfor naturlig at tanken om en utjevning av risikoen ved forsikringsvesenets hjelp tidlig reiste seg på dette felt» (Færden, 1967, s. 75).

Allerede fra 1846 ble det forsøkt å få i gang ordninger hvor fiskerne betalte en andel av utbyttet til et fond for å skaffe erstatning til de som forulykket på havet. På Eilert Sundt sin reise i Tromsø stift i 1863 skriver han at tanken om en forsikringsforening «ikke er så ganske fremmed for fiskerne» (Færden, 1967, s. 76). Den første sjøforsikringsforening for fiskefartøyer kom til på lbestad i 1868, Senjen baadforsikringsselskap. Til tross for ivrige initiativ andre plasser var det først rundt århundreskiftet at det ble fart i etableringen av sjøforsikringsselskap.

Det offentlige var en aktiv aktør i denne overgangsfasen i fiskeriene og drev fram utviklingen via fondsetablering og utlånsvirksomhet (Wigum, 1993). For å sikre at det offentlige ble påført minst mulig tap ble utlåns grensen satt lavt «og det ble krevet beste pantesikkerhet» (Wigum, 1993, s. 20). Oppblomstringen av sjøforsikringsselskaper i denne perioden var stor alle steder utenom Finnmark. I Vadsø ble Nordkyn, et av selskapene som ble en del av Tromstrygd i 1964, etablert i 1907 etter en bevilgning fra stortinget på 10 000 kr for å avhjelpe det lokale behovet for forsikring (Wigum, 1993).

2.3.2 Gjensidig forsikring

Alle forsikringsselskapene som studeres i denne undersøkelsen er gjensidige selskaper. Gjensidig forsikring «er et kooperativt system hvor deltakerne er avhengige av hverandre og fordeler risiko i et lojalt samvirke basert på tillit» (Jacobsen, 2008, s. 14). Som vist ovenfor er sjøforsikringsselskapenes opprinnelse tett forbundet med fartøysutvikling og behovet for lånefinansiering. Sjøforsikringsselskapenes basis som gjensidige selskaper er likevel sterkt forankret i kystfolkets egne tradisjonelle sikkerhetsnettverk.

Jacobsen (2008, s. 20) trekker fram tre hovedprinsipper for gjensidige sjøforsikring i Nordlys Forsikring sin jubileums bok. For det første måtte størrelsen på sammenslutningene være liten for å fremme tillit mellom de gjensidige partene. Samtidig var det også ønskelig å fordele den økonomiske byrden på flest mulig. For det tredje baserte de gjensidige sjøforsikringsselskapene seg på en restriktiv erstatningspraksis. I en tid da forsikringsselskapets mulighet for å undersøke og få klarhet i hendelsesforløpet ved et havari

[Skriv her]

var begrenset, lønte det seg for de gjensidige partene å ikke legge til rette for utnyttelse av systemet. Ved at reder selv måtte bære en betydelig andel av skadeomkostningene ble ikke ønsket om skadefri seilas uthulet. Utfordringen er fremdeles til stede for forsikringsselskapene, gitt kostnadene forbundet med å undersøke et forlist og tapt fartøy.

Den implisitte spenningen mellom de to første prinsippene, ønsket om både små sammenslutninger og en økonomisk byrde fordelt på flest mulig, skal vi se at har farget den historiske utviklingen til sjøforsikringsselskapene i Norge. Ulik vektingen av prinsippenes viktighet kan leses som en påvirkningsfaktor på strategiske valg selskapene har gjort.

2.3.3 Sjøtrygdegruppen – SGS

«Helt siden 1933 hadde Sjøtrygdslagene langs kysten fått dekket sitt behov for reassurans gjennom det statlige Reassuransinstituttet for Fiskeriforsikring. Staten la ned instituttet i 1985 og Sjøtrygdegruppen ble dannet samme år» (Møretrygd, 2019).⁴

Sjøtrygdegruppen besto av ti gjensidige forsikringsselskaper⁵ som derigjennom eide Sjøtrygdegruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap (SGS). SGS overtok reassuransen og «bygde fram til 1996 opp et fornuftig reassuransesystem som fungerte godt for medlemmene» (Jacobsen, 2008, s. 205). Framgangen fortsatte, og SGS utviklet seg til også å være «et faglig forum som bidro til å løse forsikrings- og risikoproblemer for de aktive medlemmene» (Jacobsen, 2008, s. 178). Fra høsten 2004 ble også pakkeforsikringene dekket gjennom SGS etter selskapets fusjon med Fiskernes Gjensidige Trygdslag (Møretrygd, 2006).

Struktureringen i fiskeflåten utover på 1990-tallet og den påfølgende nedgangen i fiskefartøy medførte vanskeligheter for sjøforsikringsselskapene. Det var et opplagt behov for rasjonalisering av driften. Grunnet strategiske uenigheter sjøforsikringsselskapene imellom om retningen for SGS og Sjøtrygdegruppen, ble SGS avvirket i 2007.

⁴ Jeg holder meg til å omtale dem som sjøforsikringsselskap, men enkelte av intervjuobjektene og referansene omtaler dem som sjøtrygdslag – vi mener samme sak.

⁵ Tromstrygd, Teisten, Havbrott, Lofoten, Nordlys, Vega, Nordmøre, Bud og Hustad, Møretrygd og Havtrygd. Jacobsen, B. B. (2008). *På egen kjøl – Nordlys Forsikring Gjensidige 1858–2008*. Nordlys Forsikring Gjensidige.

[Skriv her]

«Tre av de fem største medlemmene, Bud og Hustad, Havtrygd og Nordlys, har inngått samarbeid med Gjensidige, mens Tromstrygd og Møretrygd har valgt å være selvstendige» (Møretrygd, 2007).

Som selvstendige selskaper søkte Møretrygd og Tromstrygd inn i et samarbeid om reassuranse (Møretrygd, 2019). Avviklingen av Sjøtrygdegruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap samt ulike strategiske vurderinger hos medlemmene, medførte også slutten for Sjøtrygdegruppen. De mindre selskapene i gruppen fusjonerte med Møretrygd i 2010 (Møretrygd, 2019). Ved opphøret av SGS forsikret medlemmene av Sjøtrygdegruppen over halvparten av den norske fiskeflåten (Møretrygd, 2006).

2.3.4 Cefor

Cefor er en nordisk organisasjon for sjøforsikringsselskap. Organisasjonen ble startet i 1911 for å kunne ha en felles samarbeidsorganisasjon, stille som en samlet front overfor myndigheter, og inngå felles vilkår og tariffer innen noen segment (Bakka, 2011, s. 30). Gjennom mer enn hundre år har organisasjonen endret seg. Dagens organisasjon setter ikke lengre tariffer, men utarbeider felles forsikringsvilkår for medlemmene, fører felles statistikk, er en felles stemme utad, og utdanner og videreutdanner ansatte i medlemselskapene (Cefor, 2022b, 2022c).

Etter sammenbruddet for Sjøtrygdegruppen og SGS i 2007, sto Møretrygd og Tromstrygd som selvstendige selskaper. De inngikk i et strategisk samarbeid, men var utover samarbeidet selvstendige. Begge selskapene ble medlemmer av Cefor i 2009 (Bakka, 2011, s. 99). Gjensidige forsikring er også medlem i Cefor, Bud og Hustad sitter i forum for kyst- og fiskefartøy som en del av Gjensidige gruppen (Cefor, 2022a). Tromstrygd og Møretrygd er selvstendige deltakere i forumet. Intervjuobjektene i Tromstrygd og Bud og Hustad har gått etterutdanning gjennom Cefor.

2.4 Sjøforsikringsselskapene

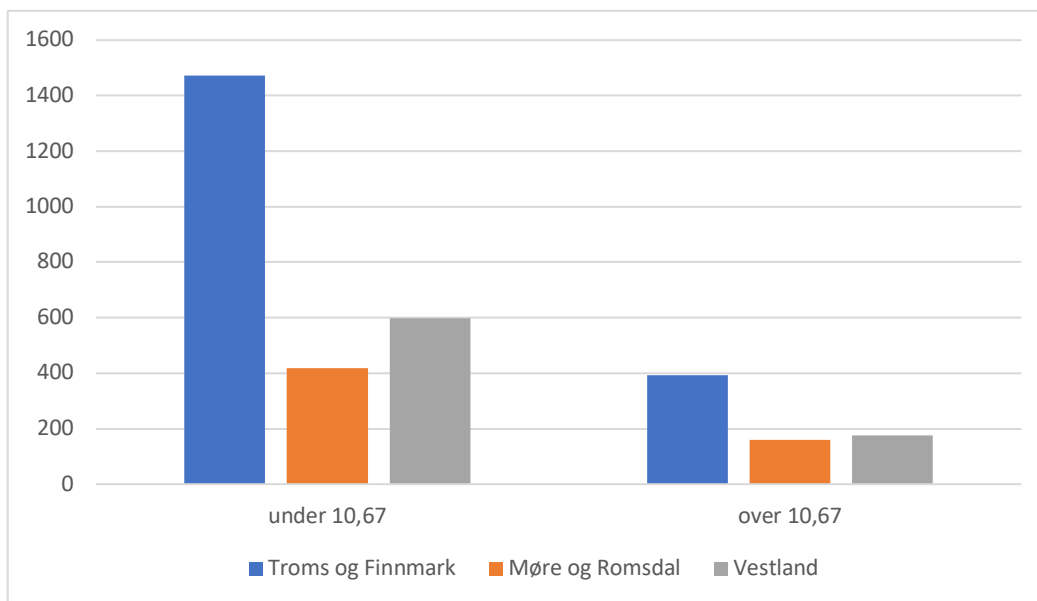
De tre sjøforsikringsselskapene som inngår i denne undersøkelsen er Tromstrygd, Møretrygd og Bud og Hustad Forsikring. Gjensidige Forsikring er også en del av undersøkelsen siden de

[Skriv her]

er den største tilbyderer av pakkeforsikring og også er koassurandør med Bud og Hustad Forsikring.

Selskapene er geografisk spredt og de ulike regionene selskapene tilhører har ulike fiskeflåtesammensetning. Det har betydning for selskapenes medlemsmasse og følgelig også deres strategi som gjensidige selskap. Figur 10 viser forholdet mellom fartøystørrelser i de tre regionene sjøforsikringselskapene sogner til: Troms og Finnmark (Tromstrygd), Møre og Romsdal (Møretrygd) og Vestland (Bud og Hustad Forsikring).

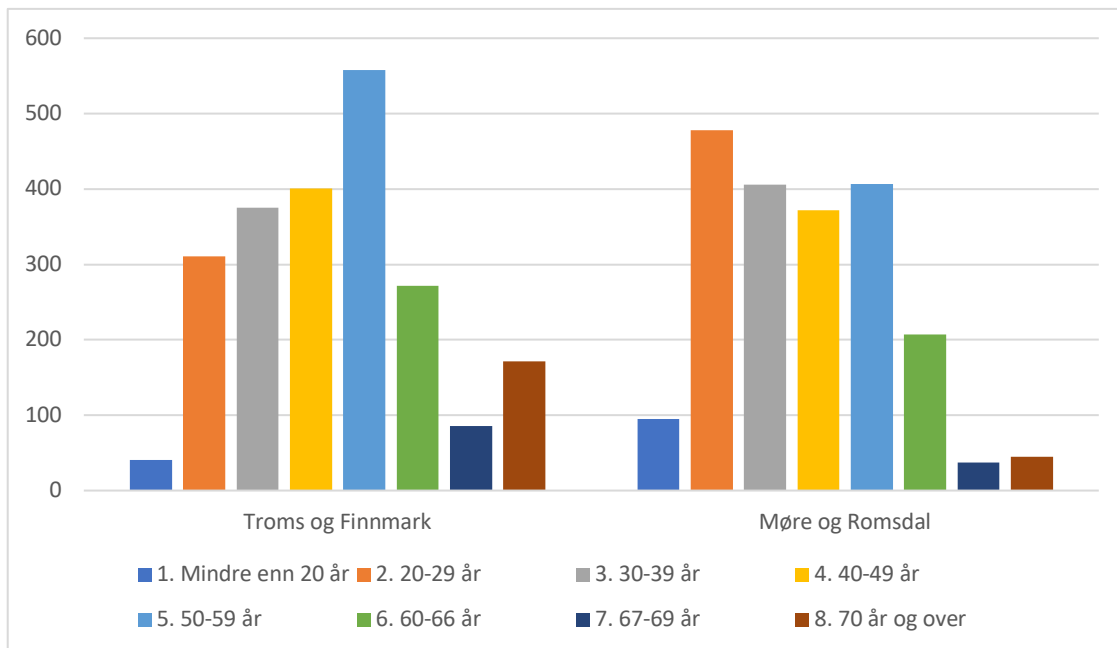
Figur 10. Fartøy under og over 10,67 m fordelt på forsikringsregioner (datakilde: Fiskeridirektoratet).



Det er også en ulik sammensetning av aldersgrupper blant fiskere i de geografiske regionene, som selskapene må ta hensyn til i sin tilnærming og strategi overfor sine medlemmer. Som eksempel viser Figur 11 aldersfordeling for fiskere i henholdsvis Troms og Finnmark og Møre og Romsdal.

[Skriv her]

Figur 11. Aldersfordeling fiskere i Troms og Finnmark og Møre og Romsdal (kilde: Fiskeridirektoratet).

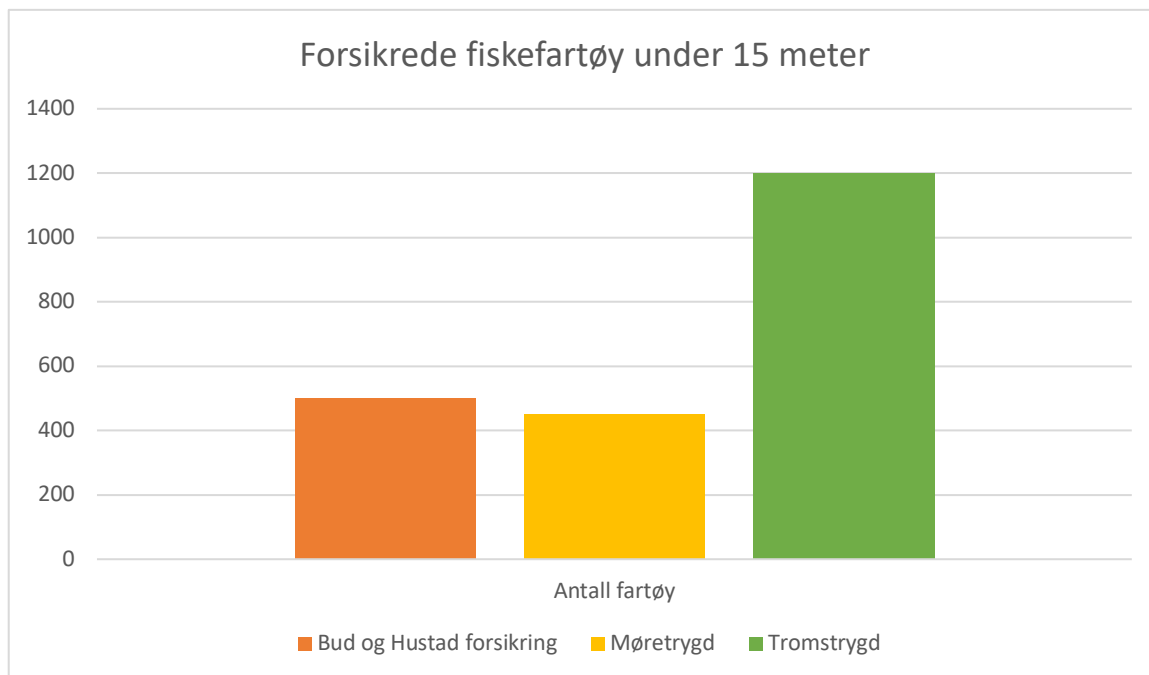


Selskapenes antall forsikrede fiskefartøy under 15 meter største lengde kan ses i Figur 12.

Det tas forbehold om at forsikringsselskapene har ulike datakilder, og enkelte beskriver vanskeligheter med å skille ut fiskefartøy fra andre fartøy under 15 meter i arkivene. Fartøy under 15 meter utgjør mesteparten av Tromsrygd sin portefølje, mens det kun er en del av porteføljen for de to andre sjøforsikringsselskapene.

[Skriv her]

Figur 12. Forsikrede fiskefartøy under 15 meter gruppert på selskaper, cirkatall (kilde: kilde: Tromstrygd, Møretrygd og Bud og Hustad Forsikring).



De tre figurene 10, 11 og 12 viser flere interessante trekk:

- Det er en overvekt av mindre fartøy i Troms og Finnmark sammenlignet med de andre forsikringsregionene.
- Antall fiskere er relativt likt i de to regionene Troms og Finnmark og Møre og Romsdal, men aldersfordelingen er markant forskjellig. I Møre og Romsdal er 20-åringene størst i antall, mens i Troms og Finnmark er antall 50-åringene vesentlig flere enn i de andre gruppene. Antall fiskere i aldersgruppen over 70 år er også flere i Troms og Finnmark.

Oppsummert kan det tyde på at det er bedre rekruttering til fiskeryrket på Møre, og at det foregår en viss 'forgubbing' i landets nordligste fylker.

2.4.1 Tromstrygd

Tromstrygd er et mindre gjensidig sjøforsikringsselskap basert i Tromsø. Selskapet ble startet da 13 gjensidige sjøforsikringsselskaper fra Troms og Finnmark ble slått sammen i 1964

[Skriv her]

(Tromstrygd, 2022a). Det eldste laget i sammenslutningen var Nordkyn, som ble opprettet i 1907 ved en stortingsbevilgning på 10 000 kr (Wigum, 1993).

Tromstrygd er spesialisert innen sjøforsikring med hovedfokus på den lokale kystfiskeflåten i Troms og Finnmark, som utgjør størstedelen av porteføljen. Fartøysforsikring er kjernen i virksomheten, med enkelte tilstøtende dekninger. Selskapet forsikrer ca. 1200 fartøyer i segmentet under 15 meter, fordelt på 1030 medlemmer (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

Tariffavtalen mellom mannskapsseksjonen og båteierseksjonen i Norges Fiskarlag pålegger reder forsikringsplikt overfor mannskap (Norges Fiskarlag, 2020, § 5). Det medfører at forsikringsselskapene ser det som en nødvendighet å tilby pakkeforsikringer til de av sine medlemmer som har mannskap, noe det også er tradisjon for i bransjen (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022). Tromstrygd har dekt dette behovet ved å formidle pakkeforsikringer fra Gjensidige Forsikring. Innholdet i pakkeforsikringen er gitt av tariffavtalen og er «et sammensatt produkt som er yrkesskadedekning, gruppeliv, fritidsulykkesforsikring og noen andre dekninger» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022). Det å sette pakkeforsikringene bort til større aktører innenfor personforsikringer, slik alle de tre sjøforsikringsselskapene i denne undersøkelsen gjør, blir sett på som det eneste fornuftige å gjøre når man ikke har spesialkompetansen eller et skadeoppgjørs apparat spisset på personforsikring (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022). Tromstrygd mottar en kommisjon for formidlingen, mens Gjensidige sitter med risikoen, inntjeningen og skadeoppgjøret (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

Tromstrygd var en del av Sjøtrygdegruppen inntil oppløsningen ved utgangen av 2006. Etter oppløsningen valgte Tromstrygd å forbli uavhengig heller enn å inngå i et samarbeid med Gjensidige Forsikring. Møretrygd, som også ville være uavhengige, inngikk et strategisk samarbeid med Tromstrygd. Selskapene samarbeider faglig, assisterer hverandre i krisesituasjoner og kjøper reassurans i fellesskap (Møretrygd, 2014).

Tromstrygd sin historie er tett knyttet til Troms og Finnmark gjennom sammenslåingen av de mindre lokale forsikringslagene. Deltakelsen i Sjøtrygdegruppen forsterket den geografiske profilen ved at lagene i gruppen holdt seg til sitt nærområde. I intervju begrunnes den geografiske avgrensningen med en sterk vektning av lokalkunnskap og at kjennskap til kundene er viktig for å vurdere og påta seg forsikringsrisikoen:

[Skriv her]

«(...) det ligger ganske sterkt for oss det her kirkespir-prinsippet, vi skal kjenne kundene, vi skal kjenne området de er i, nettopp for å kunne vurdere den risikoen og akseptere den risikoen forsikring medfører» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

Kjennskapen Tromstrygd ønsker å ha til kundene regulerer også deres rekrutteringspolitikk: «(...) det skal være litt vanskelig å bli kunde, men skal være godt å være kunde hos oss» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022). Det er videre et uttalt ønske at medlemmene er fokusert på egen sikkerhet: «(...) vi ønsker medlemmer som er opptatt av å ta vare på seg selv og sine verdier» (Tromstrygd, 2022a). Sett i sammenheng med forsikringsavtaleloven (FAL, 1990) og rettighetene kundene har via den, gir det mening for et mindre forsikringsselskap å ønske å unngå useriøse aktører. Forsikringsavtaleloven er relevant for segmentet av næringsfartøy under 15 meter da disse ikke er registreringspliktige etter sjøloven (SJØL, 1994).

«Primært er det vanskeligere, hvis vi innser at en båt er en risiko som vi ikke ønsker så er ikke det så lett å gjøre noe med. Man må ha en god begrunnelse for å si opp en kunde på FAL-vilkår» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

Politikken er også av betydning for Tromstrygds påvirkningsarbeid overfor sine kunder:

«Det å øke bevisstheten om andres og egen sikkerhet er ikke noe en kan gi ordre om. Det kan kun skje gjennom endring av egne holdninger. Initiativet til og fremdriften i en slik prosess må forankres hos den enkelte» (Tromstrygd, 2022a).

Uten sikkerhetsbevisste medlemmer vil mye av påvirkningsarbeidet forsikringsselskapet bedriver ikke nå fram, ifølge dem selv.

McGuinness et al. (2013a) finner at garnfiske er det enkelte fiskeri som innebærer større risiko, en risiko som øker for de som arbeider alene. For Tromstrygd skal skadestatistikken knyttet til et spesielt fiskeri være særlig ille for at de skal si nei til å forsikre det (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022). Grunnivningen for det er at Tromstrygd er et medlemseid selskap og det er medlemmenes behov selskapet skal dekke. Når det gjelder forsikring av fartøy er selskapet mer selektive, da begrunnet med erfaring og intern skadestatistikk: «(...) det er enkelte båttyper som vi ikke ønsker å forsikre fordi det er stor

[Skriv her]

risiko for skade. Og det er vanskelig å både prissette riktig og vurdere den risikoen det innebærer» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022). Slik uttrykker selskapet selv sin tilnærming:

«Vår hovedstrategi er å skille Tromstrygd fra konkurrentene gjennom en bevisst og langsiktig satsing på våre særpreg som er en tett relasjon til medlemmene og god tilgjengelighet når de har behov for oss. Tromstrygd skal være et spesialselskap innen sjøforsikring, og vi ønsker medlemmer som er opptatt av å ta vare på seg selv og sine verdier» (Tromstrygd, 2022a).

2.4.2 Bud og Hustad Forsikring

Bud og Hustad Forsikring ble stiftet 3. desember 1910 etter kunngjøring om konstituerende general forsamling på kirkebakken på Bud og Hustad (Harsnes, 2010). Selskapet inngikk i 2009 hovedavtale med Gjensidige Forsikring, og er dermed et av tre sjøforsikringsselskap under Gjensidige sin paraply. De andre er Havtrygd i Bergen og Nordlys Forsikring i Bodø. Disse tre sjøforsikringsselskapene har delt kysten i hver sine geografiske regioner, hvor Bud og Hustad Forsikring dekker kyststrekket fra Breisundet sør om Ålesund til like nordom Vikna. Selskapet har en representant i Rørvik og seks ansatte på Bud. Variasjonen i porteføljen er stor, og selskapet har opplevd en økning i fartøy knyttet til oppdrett de senere år. Selskapet har utvidet porteføljen for å ha flere bein å stå på (Bud og Hustad Forsikring, 2011). De forsikrer ca. 500 fiskefartøy under 15 meter største lengde.

«Selskapet driver aktivt med skadeforebyggende arbeid. Det gis tilskudd til forskjellige tiltak. Videre driver selskapet med informasjon, både direkte til medlemmene og generelt» (Bud og Hustad Forsikring, 2014)

Det er særlig på informasjonsfronten at Bud og Hustad er aktive, med messedeltakelse, informasjonskvelder og utforming av kampanjer gjennom Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten. Selskapet har vært fast i Arbeidsgruppen siden oppstarten. De har som de andre sjøforsikringsselskapene økonomiske støtteordninger hvor det gis tilskudd til investering i sikkerhetstiltak.

[Skriv her]

2.4.3 Møretrygd – Granne Forsikring⁶

Møretrygd er basert på Sunnmøre med hovedkontor i Ålesund og avdelingskontorer i Volda og Fosnavåg. Inntil 2008 var Møretrygd et rent sjøforsikringselskap, da fusjonen med VB-forsikring (Volda Branntrygdslag) ble starten på en landbasert satsning for «å skape et lokalt forsikringselskap på Nordvestlandet» (Møretrygd, 2009). I dag har selskapet 32 ansatte og tilbyr forsikring som dekker de fleste behov for privat- og bedriftsmarkedet i regionen. Selskapet har dermed tre bein å stå på: privat, bedrift og marin. Den marine avdelingen har fem ansatte og forsikrer ca. 450 fiskefartøy under 15 meter. Det er den havgående fiskeflåten som utgjør hoveddelen av porteføljen: «Vi har vel kanskje 30 % av den havgående flåten i Norge» (intervju, Møretrygd, 08.04.2022).

Selskapet har en lang historie:

«Møretrygd er et av de eldste forsikringselskapene i Norge. Aalesund og Moldes gjensidige Skibsassuranseforening ble stiftet i 1871 og Søndmøre gjensidige Båttrygdslag i 1890» (Møretrygd, 2010).

Etter fusjonen i 2008 ble Voldens Brandsikringsforening, etablert i 1866, opprinnelsen til den landbaserte delen av selskapet (Møretrygd, 2022b). Gjennom den lange historien er gjensidighetstanken bevart:

«Den 13. oktober 1866 gikk det ut invitasjon til å stifte Voldens Brandsikringsforening. Formålet til foreningen var 'at forbinde Medlemmerne til at være hinanden behjælpelige i Ildebrandstilfælde'. Dette er gjensidighetstanken i et nøtteskall og på mange måter kjennetegner dette fortsatt selskapets virksomhet» (Møretrygd, 2016).

⁶ Underveis i denne undersøkelsen har Møretrygd skiftet navn og heter nå Granne Forsikring. Jeg holder meg i det følgende til å omtale dem som Møretrygd.

[Skriv her]

2.5 Reguleringsmyndigheter

Her gis en kort presentasjon av Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet, før de viktigste HMS-forskriftene gjennomgås. Til slutt blir opprinnelsen og utviklingen til Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten presentert.

2.5.1 Sjøfartsdirektoratet

«Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan under Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljøverndepartementet. Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann»
(Sjøfartsdirektoratet, 2022e).

Direktoratet dekker hele kysten med 16 region- og tilsynskontor, mens hovedkontoret ligger i Haugesund. Det er 350 årsverk i Sjøfartsdirektoratet.

Blant hovedoppgavene til Sjøfartsdirektoratet er å holde tilsyn med bygging og drift av fartøy, overvåke risikobildet og drive forebyggende arbeid for å redusere antallet ulykker på sjøen (Sjøfartsdirektoratet, 2022e). Sjøfartsdirektoratets strategiplan understreker viktigheten av regelverksarbeidet i direktoratet: «Regelverket er et sentralt verktøy i miljø- og sikkerhetsarbeidet. Reglene må utvikles og forvaltes på en måte som ivaretar sikkerheten, (...)» (Sjøfartsdirektoratet, 2020b).

2.5.2 Fiskeridirektoratet

Fiskeridirektoratet «(...) er myndighetenes rådgjevande og utøvande organ innan fiskeri- og havbruksforvaltning i Noreg. Direktoratet er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet» (Fiskeridirektoratet, 2022b). Fiskeridirektoratets samfunnsoppdrag er å fremme lønnsom og verdiskapene næringsaktivitet gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø (Fiskeridirektoratet, 2022b). I 2022 gjennomgår Fiskeridirektoratet en omorganisering for å organiseres etter funksjoner. Direktoratet har ikke kommunisert offentlig hvordan endelig organisering vil bli.

[Skriv her]

2.6 De viktigste HMS-forskriftene

Reguleringen av HMS i fiskeflåten kom som nevnt sent i gang sammenlignet med andre næringer på sjøen. Siden sikkerhetsopplæring som første HMS-regulering ble skrevet inn i forskrift i 1989, har Sjøfartsdirektoratet utviklet et omfattende regelverk. De viktigste forskriftene for HMS i kystfiskeflåten presenteres i det følgende.

2.6.1 Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere

Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere trådte i kraft 10.02.1989 (Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere, 1989). Forskriften bygger på et prøveprosjekt med sikkerhetskursing for yrkesfiskere som ble startet i 1982 (Thorvaldsen, 2017, s. 95) og den spede myndighetsstyrte starten i 1986.

«Norge opprettet den første myndighetsstyrte sikkerhetsopplæringa for fiskere, ho var vel ikke direkte pålagt, ho var utarbeidet av myndighetsorgan, i 1986, da begynte det så smått. Og da var det de lokale fiskarlagene som fikk en kurspakke som de da i samarbeid med HRS, hovedredningsentralene, gjennomførte ute i de lokale fiskarlagene. Så etter hvert ble det her mer systematisert og det ble laget den forskriften i 1989 som vi har i dag» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022).

Opplæringen kom først i gang to år senere, om bord på et opplæringsfartøy som seilte langs kysten og arrangerte sikkerhetskurs i havner. I forbindelse med endring av sikkerhetsopplæring for etterlevelse av internasjonale konvensjoner, ble det besluttet å legge ned ordningen med opplæringsfartøy og gå over til faste kursarrangører på land. Sikkerhetsopplæringen administreres av Sjøfartsdirektoratet, som også godkjenner kursarrangører.

Næringen og Sjøfartsdirektoratet utformet sammen emneplaner for sikkerhetsopplæringen, krav til oppdateringsintervall og aldersgrense for siste kurs. Sikkerhetsopplæring for fiskere er en «innføring i risikoforhold, førstehjelp, sjøredning, brannvern, røykdykking samt verne- og miljøarbeid» (Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere, 1989, § 3).

[Skriv her]

2.6.2 Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip

Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip (ASH-forskriften) trådte i kraft 01.01.2005. Det var den første forskriften som «fastsatte prinsipper for systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid for yrkesfiskere» (Thorvaldsen, 2017, s. 89). Forskriftens uttalte formål er å ivareta sikkerheten og den fysiske og psykiske helse til de som har sitt arbeid om bord (Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip, 2005).

De generelle retningslinjene legger føringer for hvordan bestemmelsene skal gjennomføres. Risikomomenter skal unngås – om det ikke lar seg gjøre, må risikoen vurderes særskilt. Tiltak for å motvirke risikoen skal motvirke den ved kilden. Videre skal tekniske fremskritt hensyntas og organisatoriske vernetiltak har prioritet framfor individuelle (Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip, 2005, §2-1.(1)). ASH-forskriften angir minimumskravene til arbeidsutstyr, personlig verneutstyr, og grenseverdier for en rekke faktorer, deriblant støy, vibrasjon og kjemikalier.

Det som særlig påvirket den mindre kystfiskeflåtens sikkerhetsarbeid var § 2-2, som omhandler risikovurderinger. Fra forskriften lyder det:

«Farer om bord skal avdekkes. Når faren er avdekket, skal det foretas en vurdering av den risiko faren utgjør. Slik risikovurdering skal foretas regelmessig (...)» (Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip, 2005, § 2-2.(1)).

De regelmessige risikovurderingene skal dokumenteres skriftlig. Nytt arbeidsutstyr, ny teknologi eller endret organisering av arbeidet skal risikovurderes (Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip, 2005, § 2-2.(2)).

Inntil Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. ble innført i 2017, var fiskefartøy under 500 bruttotonn fritatt for krav om å ha et sikkerhetsstyringssystem. ASH-forskriften anbefaler at på disse fartøyene «bør reder utarbeide en enhetlig overordnet plan som sikrer at de krav som følger av denne forskrift ivaretas» (Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip, 2005, §1-6.(2)). En form for systematisering av arbeidet med arbeidsmiljø, sikkerhet og helse ble altså anbefalt allerede fra 2005.

[Skriv her]

2.6.3 Fartøyforskrift

Forskriften om fiskefartøy med største lengde under 15 meter, også kjent som sjarkforskriften, trådte i kraft 01.01.2014 (Forskrift om fiskefartøy under 15 m, 2013). Forskriften inneholder bestemmelser om stabilitet, brann og redning, konstruksjon og maskineri, fartøysinstruks og kontroll, radio og navigasjonsutstyr, samt sikkerhetstiltak.

Sjarkforskriften samler flere tidligere forskrifter under ett for å bedre brukervennligheten (Sjøfartsdirektoratet, 2014b). Ved innførselen av forskriften ble grensene for hvilke fartøy som måtte gjennomgå en førstegangskontroll hos godkjent foretak⁷ utvidet. Fiskefartøy over 8 meter største lengde ble innlemmet i kravet om førstegangskontroll hvor dette kravet tidligere gjaldt båter over 10,67 meter.

Ved bestått førstegangskontroll basert på kravene i forskriften utstedes en fartøysinstruks. Fartøysinstruksen «angir fartøydata og lovbestemte begrensninger for bruk av fartøyet, herunder opplysninger om fartøyets lengde, bredde og dypgående, maksimalt fartsområde og operasjonelle begrensninger» (Forskrift om fiskefartøy under 15 m, 2013, §92). «Instruksen inneholder også opplysninger til reder/fører om lastekapasiteter, fartsområde og plassering av sikkerhetsutstyr» (Sjøfartsdirektoratet, 2020a). Fartøysinstruksen skal være slått opp om bord i fartøyet sammen med stabilitetsplakat og instruksjoner for redningsflåte, redningsdrakt og redningsvester (Sjøfartsdirektoratet, 2020a).

Det stilles ulike krav til førstegangskontroll, egenkontroll og periodisk kontroll basert på fartøystørrelse. Fartøy mellom 8 og 9 meter må gjennom førstegangskontroll, og etter godkjent førstegangskontroll må reder dokumentere egenkontroll via et skjema som sendes inn til Sjøfartsdirektoratet hver 30. måned. Fartøy mellom 9 og 10,67 meter må gjennom førstegangskontroll, utføre egenkontroll etter tre år og på periodisk kontroll hvert femte år. Fartøy mellom 10,67 og 15 meter må til periodisk kontroll hvert 2,5 år.

2.6.4 Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.

Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy fikk sin ikrafttredelse ved inngangen til 2017 og var gjeldende fra 1. juli samme år

⁷ Godkjente foretak er private aktører med godkjenning fra Sjøfartsdirektoratet til å utføre tilsyn basert på direktoratets sjekklister.

[Skriv her]

(Sjøfartsdirektoratet, 2017b). Forskriften følger en utvikling av krav om sikkerhetsstyring som først ble gjeldende for store lasteskip og passasjerskip (Forskrift om sikkerhetsstyringssystem, 2008). I 2015 ble den også gjeldende for fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer (Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for skip m.m., 2015). Da Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. kom to år senere, innebar det at alle fiskefartøy må ha et sikkerhetsstyringssystem. Kravene til sikkerhetsstyringssystemet for den mindre flåten er vesentlig mindre omfattende enn for havfiskeflåten (Sjøfartsdirektoratet, 2017b). Et dokumenterbart sikkerhetsstyringssystem i den minste flåten innebærer skriftlige styrende dokumenter som omfatter risikovurderinger, avvikshistorikk, vedlikeholdsrutiner og en del andre momenter (Sjøfartsdirektoratet, 2017b, s. 15). Formålet er å lette vurderingen av risiko og de daglige kontrollrutiner ved bruk av en systematisk fremgangsmåte (Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, 2017).

2.7 Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten

Forut for Sjøsikkerhetskonferansen i 2008 utgikk en offentlig invitasjon fra Sjøfartsdirektoratet til alle aktører med en interesse i å redusere antallet personulykker i fiskeflåten. Resultatet av den påfølgende workshopen ble opprettelsen av en prosjektbasert Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten. Ulikt eksisterende samarbeid i næringen som ofte var spisset inn mot et spesifikt problem, ble Arbeidsgruppen startet under det overordnede mål om å redusere antall personulykker i fiskeflåten, men det var opp til gruppen å selv finne ut hvordan man ønsket å bedre situasjonen (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 12.04.2022). Det opprinnelige initiativet innad i direktoratet tilskrives Torbjørn Husby, tidligere underdirektør i avdeling for arbeids og levevilkår,

«Sånn som han snakket om det, sånn som jeg er minnes det, så var hans tanke at bare det å fokusere på en ting, i dette tilfellet personulykker, mente han, at bare det i seg selv ville være et bidrag til å hindre nye ulykker. Og så i tillegg hvis man kunne gjøre noe konkret så ville det være, altså, *ad on*» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 12.04.2022).

Ved oppstarten av Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten var disse organisasjonene representert: Sjøfartsdirektoratet, Norsk Sjømannsforbund, Bud og Hustad Forsikring, Cefor,

[Skriv her]

Sintef, Norges Kystfiskarlag, Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond og Fiskeridirektoratet. Innen to år var gått trakk Fiskeridirektoratet seg ut av prosjektet. Ønske om å ha med Norges Fiskarlag var til stede i gruppen fra starten og med litt overtalelse ble også fiskarlaget fast deltaker. Gruppens leder velges blant organisasjonene utenom Sjøfartsdirektoratet.

De tre første årene var det satt klare delmål for arbeidet og gruppen hadde midler til disposisjon. Ved prosjektfasens utløp var det intern enighet om å holde fast i Arbeidsgruppen. Prosjektet endret form og utviklet seg til et samarbeidsforum med halvårlige møter. Kostnadene til reise og møter dekkes av Sjøfartsdirektoratet.

[Skriv her]

3 Teoretisk perspektiv og metode

I dette kapitlet presenteres det teoretiske perspektivet for oppgaven. Grunnet ulikhetene i begrepsbruk mellom lekfolk og eksperter, i tillegg til begrepenes gjensidige avhengighet, klargjøres først begrepene *risiko* og *sikkerhet*. Videre diskuteres sikkerhetens to ansikter sammen med proaktive og reaktive mål og midler. Den ekstra dimensjonen passiv/aktiv innføres for å kunne vurdere tiltak og ulike syn på dem. Til slutt presenteres en forenklet versjon av Reason sin modell for stadier i ulykkesutvikling, som er spesifikt tilpasset undersøkelsens behov.

3.1 Risiko

Society for Risk Analysis (SRA) har satt sammen en ordliste over risikorelaterte termer. Ordlisten er ment å dekke behovet for veldefinerte termer og konsepter i den vitenskapelige disiplinen *risikoanalyse* (Society for Risk Analysis, 2018). Da tidligere forsøk på å etablere en slik enhetlig vitenskapelig og språklig base har feilet, inkluderer SRA hele syv forskjellige definisjoner på risiko. De fastholder at ordlisten, til tross for at den tillater ulike perspektiv, fremdeles kan danne den terminologien vitenskapen trenger. Definisjonene inkludert i ordlisten uttrykker at risiko er relatert til en fremtidig aktivitet og har konsekvenser for noe mennesker verdsetter (Society for Risk Analysis, 2018). I denne oppgaven benyttes følgende definisjon:

«Risk is uncertainty about and severity of the consequences of an activity with respect to something that humans value» (Society for Risk Analysis, 2018).

Da denne undersøkelsen omhandler fiskere, forsikringselskaper og myndigheter, er det trolig slik at intervjuobjektene har en annen definisjon av begrepet risiko enn denne vitenskapelige definisjonen. Som Rausand & Utne påpeker, avviker den dagligdagse bruken av *risiko* fra den vitenskapelige. *Risiko* benyttes gjerne i betydningen *fare* eller *sannsynlighet* i dagligtale (Rausand & Utne, 2022, s. 23). Å redegjøre for hvilken forståelse av begrepet risiko som ligger under hos ulike intervjuobjekter eller dokumenter er ikke en del av denne undersøkelsen. Definisjonen av risiko som benyttes her er inkludert fordi sikkerhet og risiko

[Skriv her]

er tett forbundet. Lav sikkerhet gir høy risiko og vice versa (Aven, 2020). Det å være «trygg»⁸ ser Aven også som å være som *uten uakseptabel risiko* (Aven, 2020, s. 267).

3.2 Sikkerhet

3.2.1 Språklig skille

I det engelske språk er det et skille mellom *safety* og *security*. Dette skillet er ikke veletablert på norsk, men Rausand & Utne har foreslått å oversette det med begrepene *trygghet* og *sikring* (Rausand & Utne, 2022, s. 36). I deres definisjon er *sikkerhet* det overordnede begrepet, mens *trygghet* er et vern mot *utilsiktede eller tilfeldige uønskede hendelser*, og *sikring* et vern mot *tilsiktete uønskede handlinger eller hendelser*. I denne undersøkelsen benyttes ikke det foreslåtte skillet. Bruken av begrepet *sikkerhet* er her begrenset til samme betydning som det engelske begrepet *safety*, det vil si å være beskyttet mot *utilsiktede eller tilfeldige uønskede hendelser*.

3.2.2 Definisjon

Som Reason (2009, s. 265) treffende påpeker: «Safety is a term defined more by its absence than its presence». Likevel må det defineres hva som menes med sikkerhet i denne undersøkelsen. Rausand & Utne (2002) har gitt følgende definisjon:

«Sikkerhet: En tilstand der risiko for skade på verdiobjekt er redusert til et akseptabelt nivå og blir opprettholdt på – eller bedre enn – dette nivået gjennom en kontinuerlig prosess med fareidentifikasjon og risikostyring»⁹ (Rausand & Utne, 2022, s. 35).

Første del av definisjonen, «En tilstand der risiko for skade på et verdiobjekt er redusert til et akseptabelt nivå (...)», som er mest allmenn. Resten av definisjonen gir gjenklang i Reason sitt bilde av en organisasjon som beveger seg i et *safety space* og benytter seg av navigasjonshjelpemidler for å styre organisasjonen i retning av økt motstand mot

⁸ Min oversettelse av *safe*.

⁹ Påpekningen av at et sikkerhetsnivå opprettholdes «gjennom en kontinuerlig prosess med fareidentifikasjon og risikostyring» virker å bygge på Reason sin bruk av begrepet om «navigasjonshjelpemidler» (*navigational aids*) for å styre utviklingen av en organisasjons sikkerhetstilstand.

[Skriv her]

ulykkeshendelser. De navigasjonshjelpemidlene som trekkes fram av Rausand og Utne, fareidentifikasjon og risikostyring, er forankret i en vurdering av at disse er særlig viktige for å opprettholde et visst sikkerhetsnivå – en vurdering ikke alle deler. Derfor vil denne oppgaven forholde seg til den allmenne delen av definisjonen og med sikkerhet mene *en tilstand der risiko for skade på verdiobjekt er redusert til et akseptabelt nivå*.

3.2.3 Sikkerhetens positive og negative ansikt

Reason (2008, 2016) skiller mellom sikkerhetens to ansikter eller aspekter, det negative og det positive. Det negative ansiktet er tydelig etter en ulykkeshendelse og det gjengis gjerne i ulykkesstatistikk. Nesten-ulykker og de erfaringsbyggende *nære på*-hendelsene er også en del av det negative aspektet ved sikkerhet. De fleste organisasjoner som driver med farefylte operasjoner lar det negative ansiktet og spesielt målbare aspekter bestemme hvor sikkerhetsnivået ligger (Reason, 2016, s. 107).

«The positive face of safety relates to the system's intrinsic resistance to its operational hazards. It is assessed by proactive process measures (...)» (Reason, 2008, s. 267)

Den indre motstanden et system har mot de farene som er knyttet til dets operasjoner er altså det Reason kaller sikkerhetens positive ansikt. Det positive aspektet ved et systems sikkerhet er ikke målbart i samme grad som det negative aspektet. Ulikheten i hvordan de måles karakteriserer Reason som et systems proaktive og reaktive målestokker, og disse utgjør navigasjonshjelpemidlene.¹⁰ Proaktive og reaktive målestokker har også sin plass *før* og *etter* en hendelse.

Det som ovenfor er omtalt som proaktiv og reaktiv «målestokk» er en oversettelse av det engelske *measure*, som også kan oversettes med «tiltak», og det følger at det også er snakk om proaktive og reaktive tiltak. En ekstra dimensjon ved tiltak som benyttes for å bedre sikkerheten blir tydelig om de også vurderes på skalaen mellom passive og aktive tiltak. Det er ikke alle tiltak hvor passiv/aktiv-dimensjonen vil være opplysende. Et par

¹⁰ Organisasjonens navigasjonshjelpemidler i *safety space*.

[Skriv her]

eksempler vil kunne få fram hva som tilføres av passiv/aktiv-dimensjonen der hvor den kan appliseres.

Eksempel 1: Etter rapporter om flere ulykkeshendelser hvor mekanikere har fått fingre skadet eller kuttet av ved at de kom borti drivreimen på motoren blir det innført krav om at alle motorprodusenter må ha vernedeksel over drivreimene på motorene.

Eksempel 2: Daglig leder hos en møbelprodusent vurderer det som trolig at den forventede etterspørselen etter fluktstoler vil medføre behov for at de ansatte legger inn ekstra arbeidstimer fram mot sommeren. Som et forebyggende tiltak blir det satt av tid til at de ansatte får oppdatert opplæring i maskinbruk før arbeidspresset er forventet å øke.

I eksempel 1 er det et reaktivt mål, en høy forekomst av ulykkeshendelser, som får myndighetene til å gripe inn og kreve vernedeksel. Vernedekselet vil hindre uheldige mekanikere fra å hekte seg opp i drivreimen, utover det er dekselet et passivt tiltak.

I eksempel 2 er det et proaktivt mål, forventningen om større arbeidspress og stress tett opp mot ferien, som får lederen til å sørge for oppdatert opplæring. Tiltaket, opplæring, er aktivt. Utover å oppdatere de ansattes maskinbruk vil opplæringen kunne få følger for effektiviteten, følelsen av mestring hos ansatte, trivsel og trygghetsfølelse m.m.

3.2.4 Forpliktelse, kompetanse og kunnskap

Ved siden av navigasjonshjelpemidlene trengs det ifølge Reason en drivkraft som skyver mot en tilstand med et høyere sikkerhetsnivå:

«To reach the target region and then stay there, two things are necessary: an internal 'engine' to drive the organization in the right direction, and 'navigational aids' to plot their progress» (Reason, 2016, s. 112)

Denne motoren er drevet av tre krefter: forpliktelse, kompetanse og kunnskap¹¹ (Reason, 2016, s. 113). Forpliktelse er avhengig av både motivasjon og ressurser. Ressurser er ikke begrenset til finansielle ressurser, selv om det klart er av betydning, men har også med kvalitet og kvantitet å gjøre. Hvor gode er de som arbeider med sikkerhet i organisasjonen og hvor mye arbeid legges ned (Reason, 2016, s. 113).

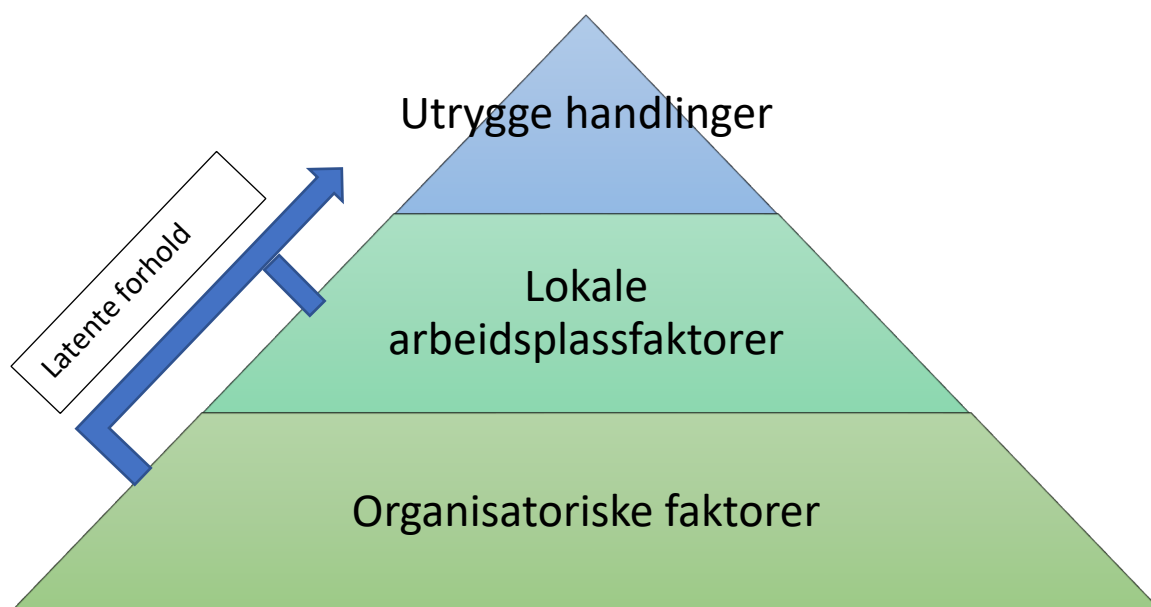
¹¹ Min oversettelse av henholdsvis *commitment*, *competence* og *cognisance*.

[Skriv her]

3.2.5 Modeller

Reason sin velkjente modell av stadiene i utviklingen av en organisasjonsulykke tar for seg både hovedelementene som utgjør en ulykkeshendelse og systemet som produserer ulykkeshendelsen (Reason, 2016, s. 17). Reason sin organisasjonsmodell er et velegnet verktøy for å analysere sikkerheten i fiske og faktorene som omgir fiskeren, men bør forenkles for å tilpasses denne undersøkelsen. Ved å dele opp Reason sin modell og kun fokusere på systemet som ligger til grunn med sine tre nivåer, blir modellen slik Figur 13 viser.

Figur 13. Systemet som kan produserer en ulykkeshendelse, forenklet versjon av Reason sin modell for stadier i ulykkesutvikling (basert på Reason, 2016).



Kombinasjonen av utrygge handlinger¹², lokale forhold¹³ og latente forhold¹⁴ er Reason sin forklaringsmodell for hvordan barrierer brytes ned og ulykker skjer. Utrygge handlinger blir begått av feilbarlige mennesker til stadighet. Det er imidlertid ikke alltid at en utrygg handling utvikler seg til en ulykkeshendelse. *Nære på*-situasjoner er eksempler på utrygge

¹² Min oversettelse av *unsafe acts*.

¹³ Min oversettelse av *local circumstances*.

¹⁴ Min oversettelse av *latent conditions*.

[Skriv her]

handlinger som ikke har utviklet seg til en ulykkeshendelse. Reason (2016, s. 10) eksemplifiserer hva han mener med *latente forhold* med svikt i opplæring, dårlig design, dårlig utstyr, mangelfullt tilsyn m.m.

«They arise from strategic and other top-level decisions made by governments, regulators, manufacturers, designers and organizational managers» (Reason, 2016, s. 10).

Slike latente forhold kan være til stede i årevis uten at de kombineres med en utrygg handling og lokale forhold og leder til en ulykkeshendelse. Hva Reason mener med *lokale forhold* gir han ikke konkrete eksempler på. For ulykker knyttet til ferdsel på havet er det klart at lokale forhold som vind, strøm, sjø og temperatur spiller en viktig rolle i ulykkeshendelser.

I analysen av fiskernes, forsikringsselskapenes og reguleringsmyndighetenes ulike vektning av faktorer som har betydning for sikkerheten i fisket, og deres arbeid for økt sikkerhet, vil jeg undersøke på hvilket nivå disse faktorene hører hjemme. De tre systemnivåene i modellen er organisatoriske faktorer, lokale arbeidsplassfaktorer og utrygge handlinger. De kan også leses som analysenivå.

3.2.6 Aktørnettverk-teori (ANT)

Formålet med denne masterstudien er å undersøke det komplekse samspillet mellom de sentrale aktørene som påvirker og utvikler sikkerhetsregimet i fiskeriene. Med en nettverksorientert tilnærming, aktørnettverk-teori, blir relasjonene mellom Forsikringsbransjen, Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet og fiskerne/fiskarlagene konkretisert. I aktørnettverk-teorien kartlegges alle aktører som er med i en utviklingsprosess, hvordan de samhandler og gjensidig påvirker hverandre (Latour, 1987)

To sentrale begreper innen aktørnettverk-teori er *oversettelse* og *innrulling* (Lindøe, 2018). «*Innrulling* dreier seg om hvordan et teknisk objekt, som skaper et bruksmønster, legger til rette for at det skal brukes på en bestemt måte» (Lindøe, 2018, s. 101). Oversettelse omhandler forhandlinger og utøvelse av makt mellom aktører. Callon (1984) beskriver fire overlappende faser i oversettelsesprosesser; problematisering, interessering, innrulling og mobilisering av aktører. Samarbeidet mellom fiskerne,

[Skriv her]

myndighetene og forsikringsbransjen om utvikling av forskrifter og sikkerhetstiltak blir derfor kartlagt i denne studien. Målet er å avdekke hva som skjer, hvordan det skjer og hvem som er involvert i det som skjer.

[Skriv her]

3 Metode

For å belyse forskningsspørsmålene i denne undersøkelsen har jeg valgt å benytte meg av hovedsakelig to metoder, intervju og dokumentanalyse. Andre metoder ble vurdert underveis i arbeidet, men av ulike årsaker gått bort i fra.

3.3 Dokumentanalyse/undersøkelse

3.3.1 Dokumentanalyse som metode

Dokumentanalyse er en ikke-påtrengende forskningsmetode for datagenerering (Tjora, 2017). Metoden baserer seg på studie av dokumenter utarbeidet av andre.¹⁵ Hvilke typer av dokumenter som analyseres varierer, men felles for dem er at de gjerne gir informasjon om:

«(...) et saksforhold nedtegnet på et spesielt tidspunkt og et spesielt sted, og ofte med tanke på spesifikke lesere» (Tjora, 2017, s. 183)

Tid, sted, kontekst, saksforhold og hvilke lesere dokumentet retter seg mot er viktige aspekter ved dataene som danner grunnlag for analysen. Ved bruk av dokumenter som datagrunnlag er det også essensielt å ta hensyn til dokumentenes sensitivitet. Andre faktorer som må vurderes er grad av tilgang til dokumenter, som har betydning for analysens etterprøvbarehet, samt dokumentenes pålitelighet, som påvirker analysens gyldighet. Til sist må det gjøres en vurdering av hvordan dokumentene passer inn i problemstillingen som undersøkes. Dokumentanalyse utgjør en stor del av denne undersøkelsen.

3.3.2 Dokumentene som utgjør datagrunnlaget

I undersøkelsen av forsikringsselskapene er årsberetninger og rapporter for det siste tiåret analysert. Jubileumsbøker og generell litteratur om forsikringsfaget har ved siden av selskapsinformasjon og de respektive selskapers nettsider dannet dokumentgrunnlaget om forsikringsselskapene og bransjen.

¹⁵ «Dokumenter» er i denne sammenheng ikke begrenset til tekst på papir. Informasjonsmateriell i form av filmer, radiointervju m.m. utgjør også en del av datagrunnlaget.

[Skriv her]

Arkivlovens krav til offentlige organs arkivering (Arkivlova, 1999) gjør dokumentanalyser godt egnet til å undersøke arbeid i den offentlige forvaltningen. Etter søknad om innsyn har jeg fått tilgang til referater fra møter og arbeidet i Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten. Utover referater utgjør lover, forskrifter, rundskriv og informasjonsskriv dokumentbasen for analysen av myndighetenes regelverksarbeid. Informasjonskampanjer, nettportaler og nettsider tilhørende direktorater og regjeringen har fungert som et supplement. Disse kildene har også omhandlet arbeidet i forvaltningen utover det rene regelverksarbeidet.

Ulykkesstatistikk, spørreundersøkelser, forskningsrapporter og artikler har blitt undersøkt og utgjør en del av datagrunnlaget for undersøkelsen. Det samme gjelder nettsteder knyttet til ulike aktører innen sikkerhetssegmentet, teknologiutviklere og kursarrangører.

For ulykkesstatistikk har jeg tatt utgangspunkt i publisert statistikk fra forskningsmiljøet ved Sintef og Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk som er å finne på deres nettsider. Sintef har ført et omfattende register for ulykker og dødsfall i fiskeflåten (McGuinness et al., 2013a). Det er også lovpålagt å rapportere ulykker i fiskeflåten til både NAV og Sjøfartsdirektoratet. Kildene til ulykkesdata benyttet i denne undersøkelsen begrenser muligheten for å skille mellom ulike fartøyslengder eller antall om bord i fartøyet utover det McGuinness et al. presenterer. Den offentlig tilgjengelige databasen til Sjøfartsdirektoratet skiller ikke på fartøyslengder eller om det var flere om bord i fartøyet (Sjøfartsdirektoratet, 2022d). Ulykkesdataene er dessverre preget av underrapportering og mangelfulle når det kommer til detaljer (McGuinness & Utne, 2016).

3.3.3 Dokumentutvelgelse og pålitelighet

Utvelgelsen av dokumenter har variert innenfor de ulike områdene jeg har undersøkt. Pensumlitteratur fra masterprogrammet i risikoanalyse og samfunnsikkerhet og deres referanselister har vært et utgangspunkt for forskningslitteraturen. Mer generelle søk i databaser og via Google Scholar har utvidet litteraturtilgangen. Forskningslitteraturen skriver seg fra fagfelleverderte tidsskrifter eller er hentet fra bøker utgitt på etablerte forlag og skrevet av anerkjente forskere.

Dokumenter knyttet til regelverk har blitt skilt ut for relevans, og omfanget har vært begrenset til norsk kontekst. Internasjonale avtaler og deres føringer for norsk regelverk har

[Skriv her]

vært utelatt, det som omhandler internasjonale avtaler er basert på studie av sekundærkilder. Referatene fra Arbeidsgruppen er skrevet av en referent og godkjent av medlemmene på påfølgende møte. Dette styrker referatenes pålitelighet. De er i denne undersøkelsen benyttet som datagrunnlag for å si noe om gruppens arbeid, interaksjonen mellom medlemmene, deltakelse, maktforhold og utvikling. Deler av disse temaene har blitt undersøkt tidligere og sekundærlitteratur utgjør i slike tilfeller et supplement. For dokumentene fra forvaltningen anses påliteligheten å være svært høy.

3.3.4 Sensitiv informasjon og personvern

I dokumentanalyse må det som nevnt tas hensyn til situasjonell kontekst. For mitt materiale gjelder dette først og fremst for referatene fra Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten.

Medlemmene i gruppen bidrar fra sine organisasjoner og med ulike syn på hva som er best for å øke sikkerheten i fiske. De ulike utgangspunkt og syn blir framholdt av enkeltpersoner, men kan i flere tilfeller være organisasjonens eller selskapets syn. Situasjonell kontekst grenser her opp mot personvernsspørsmål. For å ivareta personvernet til medlemmene i Arbeidsgruppen er data fra referatene ikke referert, kun gjengitt som generelle syn og tilknyttet organisasjonene de representerer.

3.4 Intervju

«Som hovedregel kan vi si at man bruker dybdeintervjuer der man vil studere meninger, holdninger og erfaringer» (Tjora, 2017, s. 114).¹⁶ Intervjuene har i hovedsak blitt gjennomført digitalt. Det har etter tillatelse fra Norsk senter for forskningsdata og samtykke fra informanten blitt gjort opptak av intervjuene som senere er blitt transkribert.

3.4.1 Semistrukturerte individuelle intervju

Alle intervjuene som danner grunnlaget for undersøkelsen, er semistrukturerte individuelle intervjuer. For intervjuene med forsikringsselskapene, fiskerierorganisasjonene og reguleringsmyndighetene ble en intervjuguide sendt ut på forhånd. Grunnen var at enkelte var reserverte. For å sikre deres deltakelse ble intervjuguiden sendt slik at informantene

¹⁶ Tjora bruker begrepet dybdeintervjuer til å innbefatte semistrukturerte intervjuer, se Tjora, A. (2017). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* (tredje utgave). Gyldendal akademisk.

[Skriv her]

kunne se hvilke tema som ville bli behandlet og hvilke spørsmål de kunne bli stilt. Når de kunne forberede seg, var viljen til å delta større. En ulempe ved at intervjuobjektene er forberedt på tema og spørsmål som kommer, er at de ikke deler like uhemmet og kan svare mer kalkulert. Ulempen er minimert av at dette er intervjuer om deres organisasjoner og ikke dem direkte.

3.4.2 Videointervju

Hoveddelen av intervjumaterialet i dette master-arbeidet er gjennomført som videointervjuer. Avtalene med intervjuobjektene ble etablert via e-post kommunikasjon hvor master prosjektet ble presentert. En intervjuguide, en samtykkeerklæring og et informasjonsskriv om databehandling og personvern godkjent av Norsk senter for forskningsdata ble lagt ved intervjuforespørsel. Det ble gjennomført opptak basert på skriftlig samtykke fra intervjuobjektet. Intervjuene ble transkribert ordrett før opptaket ble slettet.

Alle intervjuer var på minimum 45 minutter, de lengste varte like under to timer, og snittet lå på en time og tjue minutter. Denne romslige tidsrammen gir god tid til å nærme seg temaer fra ulike retninger og inviterer også til å belyse problemstillinger flere ganger om nye aspekter dukker opp. At intervjuene ble gjennomført via nettplattform med videooverføring betød at intervjuobjektene var i kjente og trygge omgivelser. Enkelte distraksjoner forekom i intervjufasen, men med romslig tidsramme var det et minimalt tidstap og utgjorde kun en forstyrrelse.

Ulempen med videointervju er den litt distanserte formen kommunikasjon gjennom videooverføring medfører. Til tross for romslig tidsramme gjorde kommunikasjon via videolink og arbeidsplass-settingen det vanskeligere å prate løst omkring tema før intervjuet beveget seg inn i mer utfordrende spørsmål. Dette ble forsøkt kompensert for i intervjuguidene som var lagt opp med enkle oppvarmingsspørsmål, uten å helt klare å dekke over denne kunstigheten i intervjusettingen.

3.4.3 Intervju med fiskere

Intervjuene med fiskerne i denne undersøkelsen har blitt gjennomført som telefonintervjuer. Vårvinteren er den viktigste sesongen for fiske, og store deler av årsinntekten fiskes da.

[Skriv her]

Ettersom fiskerne i denne perioden har en travel hverdag og fullt søkelys på fiske er det utfordrende å rekruttere intervjuobjekter om vinteren og tidlig vår. Det var ønskelig å gjennomføre videointervjuer med fiskerne, men om bord underveis i sesongen var muligheten for det dårlig for fiskerne som ble forespurt. De var villige til en telefonsamtale som kunne passes inn på transportetapper eller lignende.

Figur 14. Oversikt over intervjuer med ulike informanter og intervjuform.

	Videointervju	Telefonintervju	Fysisk intervju	Sum
Reguleringsmyndigheter	3	1	1	5
Fiskeriorganisasjoner	2			2
Forsikringsselskap	4			4
Fiskere		4		4
Kurscenter og bedrifter		3		3
Tidligere ansatte i Sdir		2		2
Totalt				20

[Skriv her]

4 Funn

Funn fra undersøkelsen presenteres her i tre kapitler: forsikring, Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten, og reguleringer. Funnene viser et aktørnettverk hvor manglende styring og samhandling svekker sikkerhetsarbeidet. Det er avdekket tre områder som bør bedres for å øke sikkerheten i fiske:

- Sikkerhetsopplæringen er ikke risikobasert. Den bør rettes inn mot de største risikoene og ikke være et krav med liten relevans for de som har sitt virke i den mest utsatte flåten.
- Fartøysforskriften har medført en økning av antall fiskefartøy utenfor forskriftens virkeområde. Dette medfører at sikkerhetsgevinsten svekkes.
- Samarbeidet mellom myndigheter og aktører er til dels retningsløst og reaktivt. Det har vært avhengig av individers forpliktelse til sikkerhetsarbeidet. Fiskeridirektoratets nedprioritering av samarbeidet har utsatt utformingen av et regelverk som hensyntar både HMS og fiskebestanden.

4.1 Forsikring

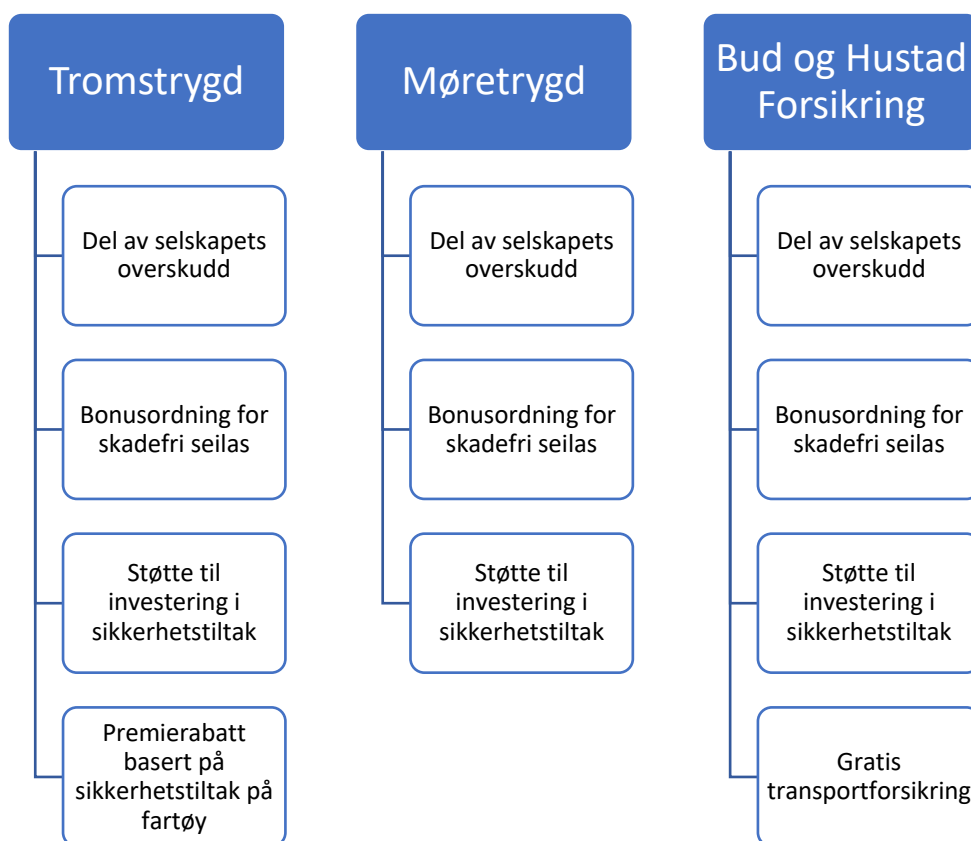
Sjøforsikringsselskapene er en aktør på mange områder. Selskapenes deltakelse regelverkshøringer og i Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten dekkes i de to neste kapitlene. Her er fokuset på hva sjøforsikringsselskapene gjør for å fremme sikkerhetsarbeidet til fiskerne. Det er variasjoner i de ulike selskapenes tilnærming og aktivitet, som har sammenheng med medlemsmasse og regionens flåtesammensetning. Siden problemstillingen for denne undersøkelsen er særlig rettet mot hva som gjøres for den minste flåtegruppen og alenefiskerne, er det tiltakene til Tromstrygd som er mest aktuelle. Selskapenes økonomiske støtteordninger presenteres i det følgende før vi ser på Tromstrygd sitt tiltak, Tromstygdsolen.

[Skriv her]

4.1.1 Økonomiske støtteordninger

Sjøforsikringsselskapene i denne undersøkelsen har økonomiske støtteordninger¹⁷ for sine medlemmer. Ordningene varierer litt i form og er kommunisert til medlemmene på litt ulikt vis blant selskapene, men de er essensielt like ordninger. Støtte gis kun for tiltak som går utover det lovpålagte utstyret de må ha. To ordninger utmerker seg, Tromstrygd sin premierabatt basert på omfang av sikkerhetstiltak på fartøyet, og Bud og Hustad Forsikring sitt tilbud om gratis transportforsikring for de som velger å sette fartøyet sitt på lastebåt og selv heller ta flyet når de skal på lofotfiske.

Figur 14. Oversikt over økonomiske støtteordninger for de ulike sjøforsikringsselskapene.



4.1.2 Utdeling av overskuddet

De gjensidige sjøforsikringsselskapene deler av overskuddet med medlemmene. Premierabatten er basert på driftsresultatet til selskapet som igjen avhenger av

¹⁷ Støtteordninger er en merkelapp jeg har satt.

[Skriv her]

medlemmenes skade- og ulykkestall. Ordningen utgjør et økonomisk insentiv for å ferdes varsomt for både fellesskapets skyld og egen nytte.

«Sånn at den skaden du unngår i år, det drar du nytte av til neste år. (...). Så det er veldig sånn direkte gevinst av det da, av gode skadetall og godt sikkerhetsarbeid blant alle medlemmene» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

I 2022 tilbakebetalte Tromstrygd 15 % av premien til hvert enkelt medlem, mens i 2019 var tallet 10 %, noe som utgjorde totalt 3 650 857 kr. (Hanssen, 2022a; Tromstrygd, 2020b).

4.1.3 Bonusordning for skadefri seilas

Innenfor bilforsikring opererer de fleste forsikringsselskap med en ordning hvor forsikringstaker gis bonus for skadefri kjøring. Bonusen er gjerne en prosentsats som trekkes fra premien forsikringstaker betaler for bilforsikringen. Sjøforsikringsselskapene har en tilsvarende ordning for sine medlemmer. Bonusnedrykket et medlem vil utsettes for ved en skade er lite sammenlignet med standarden innen bilforsikring,

«Så på de beste båtene innenfor våres segment så er jo, altså årspremiene fra forsikringssummene, så er ikke årspremiene så voldsomt høye sånn at det bonusnedrykket utgjør ikke veldig mye i kroner og øre. Sånn at min opplevelse er at når det gjelder bilforsikring kan det faktisk utgjøre mer i kroner enn det faktisk gjør på et næringsfartøy» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

Det er etablert standard blant sjøforsikringsselskapene at visse typer av skader ytes det assistanse uten å belaste medlemmet,

«Vi har noen skader som ikke medfører bonustap og egenandel som går på de rene assistanse tilfellene. Der har de en kvote med skader de kan bruke, og det tror jeg alle de kystkaskolagene har. En ordning med to gratis assistanser i året der det ikke trekkes egenandel eller medfører bonustap. Og det viser seg jo at det, den skadetyper er jo overveiende den største vi har, altså, det er de sakene vi har definitivt flest av i løpet av et år. Og med assistanse så er det jo da, har det vært en

[Skriv her]

ordning i bransjen med at det er definert som *gratis slep og dykk*. For en svært vanlig årsak er at man får ting på propellen. Antakeligvis en førti, femti prosent av alle sakene som vi har går på det» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

4.1.4 Tilskudd til investering i sikkerhetstiltak

De tre sjøforsikringselskapene har alle en ordning hvor de gir tilskudd til medlemmer som vil investere i sikkerhetstiltak på sitt fartøy utover det lovpålagte. Bredden av tiltak som det gis støtte til er stor og de kan grupperes i fartøy, brann, personlig utstyr og fagsamlinger (Tromstrygd, 2020a). Innenfor fartøystiltak er det ikke overraskende at propellkniver eller skjærebrønn står øverst på listen når så mye som førti til femti prosent av sakene Tromstrygd får inn er relatert til ting på propellen. En slik investering «(...) kan bidra til å øke sikkerheten og unngå en del av de her assistansesakene (...)» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

4.1.5 Rabatt for sikkerhetstiltak

Hos Tromstrygd gis medlemmene premierabatt for sikkerhetstiltak på fartøy (Tromstrygd, 2022b). Rabatten er et prosentvist avslag basert på sikkerhetstiltakene på fartøyet (personlig kommunikasjon, Tromstrygd, 23.05.2022). Fisker 2 opplyste i intervju at han vurderte å investere i stålkjøl på fartøyet sitt. Han hadde tidligere hatt en grunnberøring som ikke medførte noen skade og vurderte stålkjøl som et tiltak som kunne bidra til å minimere skade ved bunnberøring samt bidra til fartøyets stabilitet. Fisker 2 ville benytte seg av Tromstrygd sin støtteordning for investeringen.

Ordningen med rabatt på forsikringspremien basert på sikkerhetsgraden til fartøyet blir sett på som en belønning for de som legger penger i fartøysikkerheten,

«Vi har et system med premierabatter der de får rabattert premien ut fra visse typer sikkerhetsutstyr og gjennomførte tiltak om bord, da som ikke er en straff, men en gulrot da for medlemmene» (personlig kommunikasjon, Tromstrygd, 04.04.2022).

[Skriv her]

Denne ordningen er Tromstrygd alene om blant selskapene i denne undersøkelsen. At premieberegningen skuer hen til grad av skadeforebygging er ment å være motiverende:

«Vi tror at en premieberegning som tar hensyn til graden av skadeforebyggende tiltak for båt og mannskap vil motivere den enkelte fisker til å øke sin egen sikkerhet»
(Tromstrygd, 2022c).

4.1.6 Dekning av transportforsikring

Bud og Hustad erfarte over noen år at noen av deres medlemmer hadde veldig lange dagsetapper på vei til og fra lofotfiske.¹⁸ Det var også tilfeller av grunnstøtinger. For å motvirke at fiskerne utviser usikker adferd og unngå flere ulykker, oppfordrer Bud og Hustad Forsikring sine medlemmer til å frakte fartøyene på lasteskip til og fra lofotfiske. For de av medlemmene som følger oppfordringen dekker Bud og Hustad transportforsikringen (personlig kommunikasjon, Bud og Hustad, 19.05.2022).

4.1.7 Annet sikkerhetsarbeid

De tre sjøforsikringselskapene har alle engasjert seg i sikkerhetsarbeid i fiskeflåten utover økonomiske støtteordninger for sine medlemmer. Tromstrygd arrangerer årlig Tromstrygdsolen, mens Møretrygd tilbyr å arrangere brannøvelser for medlemsrederier (Møretrygd, 2022a), og Bud og Hustad Forsikring har engasjert seg særlig aktivt i Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten. Selskapene er også aktive sponsorer for teknologiselskaper som utvikler teknologi som kan bidra til å bedre sikkerheten i fiskeflåten.¹⁹

¹⁸ For alenefiskere er det ingen arbeidstidsbegrensninger gitt at de arbeider alene på eget fartøy (Forskrift om arbeids- og hviletid på fiskefartøy, 2017, § 1c).

¹⁹ Møretrygd har eksempelvis støttet Antisink – et firma som utvikler et system som vil holde båter flytende til tross for vannfylling. Og Scandinavian Reach technologies et selskap som blant annet produserer klokke som skal kunne lette søk etter mannskap i tilfelle brann eller andre nødsituasjoner.

[Skriv her]

4.1.8 Paragrafbåter

Et tema som har opptatt forsikringsbransjen som også har vært av betydning for Arbeidsgruppen er regelverksbåter, såkalte *paragrafbåter*.²⁰

«En sånn paragraf og som skal holde seg inn forbi det regelverket som fiskeridirektoratet satt, så kan båten ha en maks lengde, men det står ingenting om hvor brei den kan være, hvor høy den kan være og sånne ting og da får du da den derre rare båtene som ser ut som noe strykejern og til og med mor mi sier 'er det en båt', 'kan det flyte', altså de må ha 150 tonn med ballast i kjølen for at de i det hele tatt skal holde seg rett opp og ned sant» (intervju, Bud og Hustad forsikring, 05.04.2022).

En ulykke med et av Bud og Hustad sine fartøy, Fay, en paragrafbåt, ledet til en oppblussing av en debatt om sikkerheten knyttet til paragrafbåter. Undersøkelsen av ulykken viste at det var svakheter i Sjøfartsdirektoratets kontrollrutiner knyttet til gjennomgang av stabilitetsberegninger, men ikke at det var underliggende latente forhold knyttet til paragrafbåtene (Havarikommisjonen, 2021).

Blant fiskerne er det også flere som reagerer på utformingen av enkelte fartøy:

«Jeg så en her om dagen, en sånn paragrafbåt, 7,99 m og fire meter brei, en kloss. Det er jo ikke en båt det er jo en kloss på havet» (intervju, Fisker 2, 08.05.2022).

Regelverket som leder fiskerne til å bygge denne type båter er knyttet til ressursuttaket og Fiskeridirektoratets domene. Endringene av fartøy begrenser seg ikke til nybygg:

«Det ser så tåpelig ut når folk må begynne å skjære av baugen sin for at de skal kunne fiske, ser litt rart ut når du kommer med en tverr plate framme i baugen» (intervju, Bud og Hustad, 05.04.2022).

²⁰ Paragrafbåter er en betegnelse på båter som er bygget for å holde seg på en side av et regelverk. Utformingen av båten blir drevet av et kompromiss hvor regelverkets rammer gir et båtdesign som ikke stemmer med tradisjon eller ideen om hvordan en båt ser ut.

[Skriv her]

Motstanden er som vi ser basert på en verdimeessigvurdering, den er ikke forankret i selskapenes skadestatistikk (personlig kommunikasjon, Bud og Hustad, 23.05.2022).

4.1.9 Tromstrygds skolen

Både Bud og Hustad Forsikring og Møretrygd engasjerer seg i holdningsskapende arbeid. De arrangerer informasjonskvelder og holder foredrag for sine medlemmer:

«(...) vi har jo sånn foredrag av og til, vi kjører både her og i Fosnavågen og litt rundt omkring der vi går gjennom, går gjennom litt sånn regelverk og sånn» (intervju, Møretrygd, 08.04.2022).

Foredragene er gjerne relatert til nye reguleringer eller kampanjer fra Sjøfartsdirektoratet. Tromstrygd holder også informasjonsmøter for medlemmene sine, men både i form, omfang og tilgjengelighet skiller Tromstrygds skolen seg fra informasjonsmøtene som Bud og Hustad Forsikring og Møretrygd arrangerer.

Tromstrygds skolen ble startet opp i 2004 og er en årlig ambulerende ordning med faglig og sosialt påfyll. Selskapet reiser rundt til fiskerisentrale steder i Troms og Finnmark med et fullt dagsopplegg for medlemmene. Tema for skoledagen varierer. For årets utgave er det personsikkerhet som er på agendaen, som del av en dedikert satsning fra Tromstrygd for å begrense antallet personulykker (Hanssen, 2022b). Tidligere års tema har eksempelvis vært risikovurderinger og sikkerhetsstyring.

Erfaringsutveksling

Tromstrygds skolen er tenkt å være en fasilitator for erfaringsutveksling mellom selskapet og deres medlemmer, men også, og kanskje viktigere, mellom fiskerne. Erfaringsdelingen var også et av de særlige attributtene ved Tromstrygds skolen som ble trukket fram av fisker 1 (intervju, 04.05.2022). Følge informant hos Tromstrygd levendegjør denne erfaringsdelingen selskapets ulykkesstatistikk:

«Tyngden av personskader skjer med de helt dagligdagse tingene som den enkelte har gjort tusen ganger og det har gått helt fint, eller totusen ganger eller tretusen

[Skriv her]

ganger og så den ene gangen går det gærent. Der er det også viktig å ha den erfaringsutvekslinga der de faktisk ser en like erfaren fisker, men han har fått oppleve det» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

Erfaringsdelingen og tydeliggjøringen av at det kan skje med erfarne fiskere og bidrar til «Å sette fingeren på at det er faktisk en risikofylt handling, eller risikofylt prosess» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022). Denne erfaringsutvekslingen og den nære kontakten med medlemmene er også noe selskapet har nytte av,

«Ja, ja definitivt, definitivt. Det er klart at det er også sånn som lar seg gjøre i og med at vi ikke har så stor medlemsmasse. Men det viser seg jo også at interessen blant medlemmene er stor, og det er tydelig at de setter pris på det som kommer derfra. Og vi prøver jo å engasjere dem mest mulig i det som er, det er jo også et godt bidrag til vår, vårt risikoarbeid, er jo også de innspillene som kommer fra de som går med støvlene på, for å si det bokstavelig. Både i forhold til, (...) personsikkerhet og hva man kan gjøre og hvilke operasjoner som oppfattes som risikofylt og hva man kan gjøre for å unngå det. Klart at det brukes i stor grad i vårt risikoarbeid, både i forhold til utadrettet kommunikasjon og i forhold til vurdering av hvilket sikkerhetsutstyr vi skal gi tilskudd på og vårt fokus i det forebyggende arbeidet da» (intervju, Tromstrygd, 04.04.2022).

Erfaringsdeling er som vi ser svært verdsett av både de med støvlene på og de som bidrar fra landsiden. Siden oppstarten i 2004 og fram til 2017 hadde ca. 700 deltatt på Tromstrygds skolen (Tromstrygd, 2018).

Oppdatering på lover og regler

Siden oppstarten av Tromstrygds skolen i 2004 har kystfiskeflåten blitt regulert av tre nye forskrifter - forskrifter som omhandler helse, miljø og sikkerhet (Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip, 2005), fartøyskrav (Forskrift om fiskefartøy under 15 m, 2013), og sikkerhetsstyring (Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, 2017).

Tromstrygds skolen har vært «(..) en arena hvor du kan oppdatere deg på nye lover og regler for fiskerinæringen» (Tromstrygd, 2022c).

[Skriv her]

De ovenfor nevnte forskrifter innførte særlig to ting som utfordret fiskerne, skriftlige risikovurderinger og sikkerhetsstyringssystem. Fisker 1 er den eneste i mitt intervjumateriale som drev med fiske i 2005 da ASH-forskriften trådte i kraft. Han beskrev hvordan hadde mottatt svært kompetent og støttende assistanse i utarbeidelsen av skriftlige risikovurderinger for sitt fartøy og sin drift fra personalet på Tromstrygds skolen.

«Når du skulle begynne å etterleve dette kravet og utføre disse risikovurderingene, fikk du noe assistanse?

Jeg var jo på Tromstrygds skolen og der fikk man jo veldig god hjelp, meget godt forklart og ting og tang. Og var det noe man lurte på så var det bare å spørre for de hadde svar på alt» (intervju, Fisker 1, 04.05.2022).

Assistansen Tromstrygd tilbyr bidrar til medlemmenes etterlevelse av loverket. Som de andre sjøforsikrings selskapene har Tromstrygd formidlet fartøyshåndbøker til sine kunder for å bidra til en systematisering av det forskriftspålagte arbeidet. Da det fra 2017 ble krav om at fiskefartøy måtte etablere sikkerhetsstyringssystem ble assistansen og systematiseringen enda viktigere. Og utviklingen av sikkerhetsstyring har vært «(...) inngående tema på Tromstrygds skolen, med både interne og eksterne lærekrefter» (Personlig kommunikasjon, Tromstrygd, 24.05.2022). Fartøyshåndbøkene har også her vært viktige.

Bud og Hustad Forsikring og Møretrygd har gått bort fra å dele ut fartøyshåndbøker til sine medlemmer. Begge selskaper begrunner det med at fartøyshåndboka ble utfylt, men endte med å bli stående i hylla, det var et inaktivt system.

«Vi så at er det en bjørn..., litt, nei det er nå stygt å si, men litt bjørnetjeneste og vi har heller vist de denne her på disse denne fiskerisidene som du nevner, yrkesfisker.no og der ligger det et gratis systemet som de kan ta i bruk og de kan koste noen kroner på det så får du automatisk oppdatering og det, det er den linken vi viser de og hjelper de i gang med. Vi har ikke vi fått noen negative tilbakemeldinger på det. Det var akkurat i denne overgangsfasen de var vant til å få denne manualen med oss og lurte på hvorfor ikke de fikk den lenger så. Men de har jo sett det selv at

[Skriv her]

den ble jo ikke holdt da så å fortsette på den biten så ikke vi nok vits i egentlig»
(intervju, Møretrygd, 08.04.2022).

Fra våren 2021 har også Tromstrygd tilbudt elektroniske sikkerhetsstyringssystemer til sine medlemmer ved siden av fartøyshåndboken.

4.1.10 Sammendrag forsikring

Sjøtrygdslagene har flere økonomiske støtteordninger som bidrar til å øke fartøyenes sikkerhetsstandard. Det er variasjon i selskapenes påvirkningsarbeid overfor sine medlemmer basert på flåtesammensetning og medlemsbasens alderssammensetning. Selskapene støtter opp om myndighetenes reguleringer og bidrar til medlemmenes etterlevelse. De arbeider også for at medlemmene skal etterleve intensjon bak reguleringene og dermed få størst sikkerhetsgevinst av dem. Tromstrygdsolen er et tiltak som skiller seg ut blant forsikringsselskapenes sikkerhetsarbeid. Medlemmene samles til en dag med undervisning innen sikkerhetsrelaterte tema, selskapet melder at deltakelse korrelerer med lave skadetall. Sjøtrygdslagene er opptatt av paragrafbåter og misliker et regelverk som leder til den typen fartøy. Deres motstand er verdibasert, og de frykter at regelverket får framtidige sikkerhetskonsekvenser.

4.2 Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten

Her presenteres funnene relatert til Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten. Utviklingen fra et prosjekt til det samarbeidsforumet det er i dag presenteres med et blikk til enkelt individers betydning for arbeidet i gruppen. Utviklingen ses også i sammenheng med utvikling i Sjøfartsdirektoratet etter flyttingen i 2006. Fiskeridirektoratets uteblivelse fra samarbeidet omtales særlig.

4.2.1 Prosjektfase

Etter sjøsikkerhetskonferansen i 2008 hvor initiativet ble luftet med en egen workshop startet Arbeidsgruppen opp sitt arbeid senhøsten samme år. Arbeidsgruppen skaffet finansiering til arbeidet og satte opp åtte ulike mål de ønsket å arbeide med de tre årene som var satt av til prosjektet. Medlemmene i gruppen fordelte seg i undergrupper som skulle

[Skriv her]

arbeide videre med delmålene. Delprosjektene gruppen ønsket å arbeide og hvilke organisasjoner som var med i de ulike undergruppene var;

- Delmål 1: Vurdere og beskrive situasjonen i dagens fiskeflåte – Sintef og Sjøfartsdirektoratet
- Delmål 2: Etablere Web-portal – Sjøfartsdirektoratet, Norges sjømannsforbund, Sintef og Fiskeridirektoratet
- Delmål 3: Samarbeid med Danmark – Norges sjømannsforbund, Sintef og Fiskeridirektoratet
- Delmål 4: HMS-kampanjer – Bud og Hustad Forsikring og Sjøfartsdirektoratet
- Delmål 5: Sikkerhetsopplæring for fiskere - Sjøfartsdirektoratet²¹
- Delmål 6: Gjennomgang av relevant regelverk – Cefor, Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet og Norges kystfiskarlag
- Delmål 7: Vurdere forsknings- og utviklingsprosjekt innenfor sikkerhet – Bud og Hustad Forsikring, Sintef, Sjøfartsdirektoratet og Norges kystfiskarlag
- Delmål 8: Hvordan verne- og miljøarbeid fungerer og opplæring av aktørene – Sjøfartsdirektoratet og Norges sjømannsforbund

Innsamlede midler og klare delmål ga Arbeidsgruppen driv og retning. Rapporter ble utarbeidet, kampanjer utformet og gjennomført, opplæringsmateriell ble produsert og distribuert, og nettsiden www.yrkesfisker.no ble etablert ²². I denne fasen var mye av arbeidet inspirert og av det danske Fiskeriets Arbeidsmiljøråd.

4.2.2 Overgangen til samarbeidsforum

Da prosjektperioden var over tidlig i 2012 ønsket Sjøfartsdirektoratet at prosjektet skulle fortsette. Direktoratets grunngivning var at «(...) gruppen bidrar til etablering av en felles front for arbeid for sikkerheten i fiskeflåten» (Referat 10.01.2012). Direktoratet bevilget også penger for å dekke møteomkostninger. Andre medlemmer av gruppen «(...) signaliserte at

²¹ Sjøfartsdirektoratet hadde en egen arbeidsgruppe som jobbet med sikkerhetsopplæring, gruppen bestod av Sjøfartsdirektoratet og representanter for næringen, deriblant Norges Fiskarlag, Norges kystfiskarlag, Norges sjømannsforbund (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 13.05.2022).

²² Fiskeridirektoratet sto for en del av finansieringen.

[Skriv her]

dette samarbeidsprosjektet har hatt stor betydning for kontakten mellom næringen og Sjøfartsdirektoratet» (Referat 10.01.2012).

Å holde fast i et prosjekt som hadde vært en slik positiv påvirkning på kontakten mellom aktørene i næringen var et lett valg for medlemmene. Det var fremdeles gjenstående arbeid med enkelte av delprosjektene. Utover arbeidet med dem ble de neste par årene brukt på utvikling av et verne og miljø kurs i fiskeflåten, utvikling av en stabilitetsguide for mindre fiskefartøy og utformingen av en fagkonferanse for fiskeflåten om sikkerhet. Samtidig fungerte forumet som en informasjonskanal om arbeid som foregikk på ulike aktørers fronter.

Endringen fra prosjektfase til samarbeidsforum medførte en endring i Arbeidsgruppens modus operandi. Restene av uferdige oppgaver og klare nye mål samt vellykket søking etter midler gav gruppen fortsatt driv.

4.2.3 Ny samarbeidsform og manglende styring

Etter avviklingen av den første fagkonferansen for fiskeflåten går Arbeidsgruppen inn i en periode preget av få klare prosjekter. Med hensyn til retning og fokus antyder referatene at det krøp inn en usikkerhet i gruppen. Den interne styringsgruppen i Sjøfartsdirektoratet hadde ved utgangen av 2015 støttet opp om Arbeidsgruppen i to to-års perioder, det var fortsatt støtte til videre satsning. Det var diskusjoner innad i Arbeidsgruppen om videre drift og framtidig strategi. Det var klar støtte til fortsatt drift, men medlemmenes synspunkter på framtidig strategi sprikte. Referatene gir et inntrykk av at møtene preges mer av å være en informasjonskanal for Sjøfartsdirektoratets arbeid enn proaktivt sikkerhetsarbeid drevet av indre initiativ i Arbeidsgruppen slik det var i gruppens prosjektfase.

Arbeidsgruppens holdes i denne perioden i gang av en av drivkreftene bak oppstarten av gruppen fra Sjøfartsdirektoratets HMS avdeling²³. Hun er stadig på jakt etter tema gruppen kan arbeide med og ber medlemmene om innspill til prosjekter. Hun oppfordrer også medlemmene til å opprettholde kontakten ut over de halvårlige møtene i Arbeidsgruppen, en oppfordring som gir gjenklang av den opprinnelige idéen bak gruppens oppstart.

²³ Omorganiseringer i Sjøfartsdirektoratet har delt denne avdelingen opp siden den gang.

[Skriv her]

Det har fra starten vært Sjøfartsdirektoratets standpunkt at leder for Arbeidsgruppen bør komme fra en av de andre deltakerorganisasjonene (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 12.04.2022). Det har også blitt antydnet at det rullerende lederskapet har hatt betydning for gruppens arbeid og framdrift (intervju, tidligere deltaker, 11.05.2022).

4.2.4 Formen setter seg

Fra 2020 er det igjen fart i arbeidet i samarbeidsgruppen. Manglende referat fra 2019 gjør det vanskelig å se en direkte årsak til at arbeidet i gruppen framstår med ny giv. En faktor kan være ny ledelse i fiskebåtavdelingen i Sjøfartsdirektoratet, men det er spekulasjon. Det framgår av referatene at mot slutten av 2018 var det et ønske i gruppen om noe konkret å jobbe med:

«Det ble dessverre liten tid til å diskutere dette skikkelig, men det var enighet om at vi nå må få noe konkrete tiltak å jobbe med, av type informasjonsmateriell, kampanjer eller liknende» (Referat 20.08.2018).

I mai 2020 kommer det ut en temarapport fra SHK om teinefiskeulykker. Den fremmer to sikkerhetstilrådninger og Arbeidsgruppen engasjerer seg i arbeidet med å få satt i gang oppfølgingen av tilrådingene. Fra sikkerhetstilråding SJØ nr. 2020/01T heter det:

«Statens havarikommisjon for transport tilrår Fiskeridirektoratet og Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med organisasjoner som er involvert i forebyggende sjøsikkerhetsarbeid, å se nærmere på hvilke tiltak som kan iverksettes for å øke bruken av sikkerhetsutstyr for teinefiskere, som flyteutstyr, redningsleider og sikkerhetsline» (Havarikommisjonen, 2020).

Og fra sikkerhetstilråding SJØ nr. 2020/02T,

«Statens havarikommisjon for transport tilrår at Sjøfartsdirektoratet vurderer å innføre krav til nødstoppanordning for framdrift på fiske- og fangstfartøy under 15 meter» (Havarikommisjonen, 2020).

[Skriv her]

Det er særlig tilråding 2020/02T som opptar gruppen og som også følges opp av et FHF²⁴ finansiert forprosjekt utført av Sintef og Sjøfartsdirektoratet med Bud og Hustad Forsikring og Norges fiskarlag involvert i referansegruppen. Sikkerhetstilråding 2020/01T om tiltak for å fremme bruken av personlig flyteutstyr og sikkerhetsline er ikke diskutert videre ifølge referatene.

4.2.5 Fiskeridirektoratet sin deltakelse

Fiskeridirektoratet var blant de som meldte sin interesse for Sjøfartsdirektoratet sitt initiativ. I referatene fra gruppens arbeid framkommer det at de var en aktiv deltaker og deltok særlig i prosjektgruppene som arbeidet med å etablere en web-portal for fiskere og den som gjennomgikk relevant regelverk. Grunnet mangel på referater fra enkelte av Arbeidsgruppens møter er det vanskelig å si noe presist om når og hvordan Fiskeridirektoratet trakk seg ut av Arbeidsgruppen. Men deres deltakelse er ikke lenger å spore i referatene ved inngangen til 2010, like over et år inn i Arbeidsgruppens virke. En av de andre aktørene i gruppen sier dette om Fiskeridirektoratets sorti,

«Fiskeridirektoratet er vel forså vidt en aktør i HMS gruppen, men har glimret med sitt fravær fra møte nummer tre fordi da begynte vi å ta opp det her, da ville de ikke være med lengre, de ville ikke stå til rette for, for at de kanskje må være med og endre dette her da» (intervju, Bud og Hustad Forsikring, 05.04.2022).

Det tema som ledet til deres utgang var paragrafbåter. Fiskeridirektoratet begrunner deres fratreden med ressursprioriteringer, aktuelt personell ble vurdert å være de med fartøys erfaring, i denne perioden hadde Fiskeridirektoratet lite slikt personell og stort behov for disse personell ressurser internt (Fiskeridirektoratet, personlig kommunikasjon, 23.05.2022). Det ses også i sammenheng med at,

«(...) vi forvalter de marine ressursene, og, og da er det kanskje ikke så mye som vi, altså, hva vi kan, egentlig, altså, hva vi skal og hva vi kan gjøre med sjøsikkerhet» (intervju, Fiskeridirektoratet, 27.04.2022).

²⁴ Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering.

[Skriv her]

Den oppdelingen av ansvarsområder og tilsidesettingen av HMS i fiskeriforvaltningen som vi aner ligger bak uttalelsen samsvarer med funnene gjort i en undersøkelse av seks andre lands fiskeriforvaltning (Windle et al., 2008). Thorvaldsen (2022) gjør også funn som underbygger dette, hun og kollegaene finner også at noen fiskere mener fiskeriforvaltningen «(...) har hatt en negativ effekt på deres arbeidsmiljø og sikkerhet» (Thorvaldsen et al., 2022)²⁵. To av informantene i dette arbeidet, fisker 1 og 4, deler dette synet. Fisker 1 driver med garn ved Fruholmen fyr og mente at han grunnet røkningskravet hadde måttet dra ut i forhold han helst ikke ville dratt ut i. Fisker 4 som driver med teiner i Vikna mente kravet til bruk av råtnetråd i rømningshull teinene for hindre spøkelsesfiske satte ham i farefulle situasjoner når han måtte bytte ut tråden liggende mellom fallene og ta bort oppmerksomheten fra sjø og skjær.

I 2020 sendte Arbeidsgruppen en ny forespørsel til Fiskeridirektoratet om deltakelse i samarbeidsforumet gruppen har utviklet seg til. Ønsket i Arbeidsgruppen om å ha med Fiskeridirektoratet hadde vært der fra starten. Ved denne anledning ble det begrunnet med nødvendigheten av en tettere dialog omkring HMS og at registreringen av fiskefartøy må ses i sammenheng med sikkerhetskrav. Et ønske om en person med et personlig engasjement og et ønske om at helheten hensyntas ble framført i Arbeidsgruppen (Referat 13.05.2020). Viktigheten av Fiskeridirektoratets deltakelse ble diskutert i intervju i Sjøfartsdirektoratet,

«(...) mange av de tingene som har vært diskutert i Arbeidsgruppen har jo berørt de tingene som har grenset mot fiskeridirektoratet og deres ansvars og myndighetsområde, så i mange diskusjoner så har de vært, har de vært savnet, men nå er det jo i alle fall på an igjen» (intervju, Sjøfartsdirektoratet Informant 1, 12.04.2022).

Fra andre møte i 2021 har Fiskeridirektoratet hatt en representant i Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten. Under intervju med Fiskeridirektoratets representant inn i Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten prøver jeg å finne en forklaring på hvorfor de er tilbake,

²⁵ Min oversettelse.

[Skriv her]

«Kjenner du årsaken til at dere tilbake igjen nå?

Det er vel fordi at hun, (...), som skulle slutte hun ville rydde sakene sine og der har det vært en invitasjon fra sjøfartsdirektoratet, dette samarbeidsforumet, om å delta og at de gjerne vil at fiskeridirektoratet deltar, deltar i det møtet. Så hadde en diskusjon med min leder og så ble vi enige om at; ja, du kan takke ja og så se hva det, hva du kan bidra med inn der»

Av andre i Fiskeridirektoratet blir tilbakekomsten sett på som en endret prioritering fra Fiskeridirektoratets side og som en del av en utvikling over tid. Det at Sjøfartsdirektoratet ble flyttet til Haugesund²⁶ og senere fikk en direktør som søkte mer permanent kontakt mellom direktoratene var viktige steg i utviklingen sammen med endring av departementsstrukturen som Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet sognet til, de er nå under samme departement (Personlig kommunikasjon, Fiskeridirektoratet informant 2, 23.05.2022).

4.2.6 Sjøfartsdirektoratet

Når det ble vedtatt at Sjøfartsdirektoratet skulle flyttes fra Oslo til Haugesund var det svært få medarbeidere som ville være med på flyttingen, 90 % hadde bedt om sluttattest (Hansen, 2003).

«I forbindelse med den fysiske flyttingen i 2006 var det 82 personer som sluttet i Sjøfartsdirektoratet, og 61 personer som begynte. Denne omfattende utskiftingen av personell gir en stor ekstrabelastning både for eksisterende personell og for de nye som kommer inn i organisasjonen» (Asplan Viak, 2009, s. 30).

I 2009 var det kun 23 % (47 personer) av arbeidstokken i direktoratet som hadde vært ansatt siden 2003 eller tidligere. Kun 11 av de flyttet sammen med direktoratet til Haugesund de resterende ukependlet (Asplan Viak, 2009). For å kompensere for det forventede frafallet ved flyttingen ble det satt i gang lokale tiltak,

²⁶ Sjøfartsdirektoratet var på plass i Haugesund høsten 2006.

[Skriv her]

«Ja, det var, det var opprettet en sånn opplærings enhet her i Haugesund tilbake i 2004. Flytte vedtaket var gjort i 2003 og så ble det opprette en enhet her hvor man rekrutterte lokalt» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 12.04.2022).

Når Sjøfartsdirektoratet åpnet dørene i Haugesund høsten 2006 var det med en stor andel nyansatte, ny organisering og «vesentlige endringer i direktoratets juridiske rammeverk» (Asplan Viak, 2009, s. 20). Flyttingen medførte en stor endring i stabens erfaringsnivå,

«Ansienniteten i Sjøfartsdirektoratet har gått betraktelig ned i forbindelse med flyttingen. At den gjennomsnittlige ansienniteten var så høy som 15 år i 2001 kan tyde på at det var noen med meget lang fartstid» (Asplan Viak, 2009, s. 35).

Flyttingen svekket også kontakten med bransjen (Asplan Viak, 2009, s. 40). Den medførte videre prioriteringer i Sjøfartsdirektoratet som var merkbar på næringen,

«Bransjen finner at direktoratet har et betydelig etterslep med hensyn til informasjonsoppgaven. Nye lover og regler har ikke vært formidlet i tilstrekkelig grad, noe som resulterer i at virksomhetene er uforberedt på nytt regelverk som implementeres. Det etterlyses noen som kontinuerlig er opptatt med oppfølging på dette området, og som formidler dette direkte til brukerne. Oppfatningen er at oppgavene har blitt mer tilsynsorienterte, og at direktoratet har blitt mindre aktive når det gjelder rådgivning» (Asplan Viak, 2009, s. 41).

Disse endringene og tapet av erfaring i arbeidstokken har trolig medført ansatte med en forsiktig og søkende framferd. Det referatene fra Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten sin første fase antyder er et utprøvende og søkende Sjøfartsdirektorat. Idé grunnlaget som ligger til grunn for oppstarten av Arbeidsgruppen reflekterer det samme.

Fra 2015 og utover viser referatene fra Arbeidsgruppen at gruppen holdes sammen av Sjøfartsdirektoratets representanter. Arbeidsgruppen går også inn i en fase hvor man ser spor av et sterkere Sjøfartsdirektorat. Enkelte av møtene i denne perioden virker av referatene å være rene informasjonsmøter hvor Sjøfartsdirektoratet legger fram deres

[Skriv her]

arbeid. Sjøfartsdirektoratet og fiskebåtavdelingen har på dette tidspunktet etter flyttingen til Haugesund fått på plass endret sikkerhetsopplæring for fiskere, sikkerhetsstyring for den store fiskeflåten og innført ny sjarkforskrift.

4.2.7 Oppsummering Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet mistet mange erfarne medarbeidere da direktoratet ble omplassert til Haugesund. Det svekkede erfaringsnivået fikk følger for direktoratets kompetanse og kunnskap som fikk særlige følger for regelverksarbeidet og informasjonsarbeidet. Flyttingen kan ha påvirket samarbeidet i Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten og godt utover sikkerhetsarbeidet.

4.2.8 Forsikringsbransjens deltakelse

Gjennom Cefor og Bud og Hustad Forsikring har forsikringsbransjen vært representert i Arbeidsgruppen for HMS i fiskeflåten, fra 2021 har også Møretrygd og Tromstrygd deltatt. I Arbeidsgruppens prosjektfase engasjerte Bud og Hustad seg særlig i delmål 4, som omhandlet utformingen av HMS-kampanjer, og delmål 7 som gikk på å vurdere forsknings og utviklingsprosjekter innenfor sikkerhet. Cefor ledet gruppen som arbeidet med delmål 6, gjennomgang av relevant regelverk.

Cefor administrasjonen er bygd opp for å ta seg av organisasjonens administrative behov, statistikk og regelverk. Det er derfor ingen overraskelse at Cefor sin representant i Arbeidsgruppen meldte seg for arbeidet med delmål 6, gjennomgang av relevant regelverk.

Under intervju med en av Sjøfartsdirektoratets faste deltakere i Arbeidsgruppen svarte vedkommende dette på spørsmål om hva de ulike aktørene bidrar med inn i Arbeidsgruppen;

«De bidrar jo først og fremst med sin kunnskap og sine spesialfelt, hvis det dukker opp et eller annet, la oss si, vi har, vi mener at det er en overhyppighet av branner om bord på mindre fartøy, så hvis vi ønsker en diskusjon rundt det her har forsikring noe statistikk å bidra med, har de noe årsakssammenhenger og dele med oss, har forskningen noe formening om det her, har det vært gjort, gjort noe prosjekt, altså,

[Skriv her]

så dette er en god arena for å på en enkel måte samle det som måtte finnes av tråder på dette» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 12.04.2022).

Referatene underbygger dette og Cefor som administrerer statistikken og det felles vilkårsregelverket for sjøforsikringsselskapene har gjerne dette litt ovenfra bilde,

«Men bare sånn, forsikring, de de har jo vært representert med Cefor som på en måte ser ting litt sånn ovenifra, for å si det sånn, det store bilde, men Bud og Hustad det er jo det er jo en, N.N. heter han, han er havarisjef i Bud og Hustad så han har jo, han er jo hands on på ulykker, han besikter jo alle skadene, alle havariene, ofte fysisk, så det er jo hele den der fra å ha tatt og følt på ting til, til forsikringsvilkår, så hele spekteret innen forsikring»²⁷ (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 12.04.2022).

Bud og Hustad Forsikring har vært fast inventar i Arbeidsgruppen. Deres deltaker engasjerte seg særlig i delmål 4 og 7 som henholdsvis omhandlet HMS-kampanjer og forsknings og utviklingsprosjekter innenfor sikkerhet.

Denne driven inn i HMS-kampanjer og teknologisk utvikling som Bud og Hustad Forsikring hadde i gruppens prosjektfase videreføres inn i samarbeidsforumet. Gjensidige, som Bud og Hustad Forsikring ble en del av i 2009, hadde gjennomført et prosjekt sammen med Norges fiskarlag. De utviklet en arbeidsdress for fiskere med flyteelementer som er tilpasset fiskernes arbeid og er blitt et av produktene sjøforsikringsselskapene gir tilskudd til for sine medlemmer. I 2013 ble et nytt samarbeidsprosjekt foreslått av Bud og Hustad, denne gangen om en mann over bord alarm for fiskere. Prosjektet var tenkt å følge samme lest som det vellykkede prosjektet som utviklet arbeidsdressen.

Det er gjentagende at selskapet etterlyser prosjekter fra andre aktører i Arbeidsgruppen som Bud og Hustad kan bidra inn i, som her fra 2017,

«Er interessert i å være med på prosjekt som kan bedre fiskerens hverdag og sikkerhet. B&H driver ikke prosjektene frem selv, og er derfor avhengig av at andre

²⁷ Min anonymisering.

[Skriv her]

aktører er villige til å gjøre det. Målet er at fiskeren skal komme hjem igjen i god behold» (Referat Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten, 18.12.2017).

Et av prosjektene Bud og Hustad og Gjensidige støttet opp om var en holdningskampanje, *Støvelen på*. Initiativet fra Norges fiskarlag var et samarbeid mellom næring, myndigheter og forskning om å adressere holdninger, basert på en erkjennelse av at holdninger betyr mye for sikkerheten (Personlig kommunikasjon, 12.05.2022). Årsaken til at prosjektet strandet er sammensatt, men vedkommende som skulle gjennomføre prosjektet sluttet i jobben og luften gikk ut av ballongen (Personlig kommunikasjon, 12.05.2022).

Cefor informerer Arbeidsgruppen i 2020 om en økning i branner innmeldt av sjøforsikringsselskapene til dem, branner i ovner. Saken diskuteres og ulike aktører kommer med innspill. Konklusjonen blir at Sjøfartsdirektoratet tar saken videre og skal vurdere å ha med et punkt om sjekk av ovner i kontrollskjemaene, «(...)», med referanse til risikobasert tilsyn» (Referat 13.05.2020). Egenkontrollskjemaet har nå et slikt punkt, skjemaet for periodisk egenkontroll har et slikt punkt og skjemaet for fullstendig periodisk kontroll har et slikt punkt (Sjøfartsdirektoratet, 2022a, 2022b, 2022c).

4.2.9 Sammendrag Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten

Referatene fra Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten sitt arbeid viser at gruppen har utviklet seg fra en prosjektfase da gruppen hadde klare mål og midler til disposisjon til et samarbeidsforum. Gruppen har gått gjennom en periode preget av manglende styring og lite driv. Enkelt individers forpliktelse til prosjektet holdt gruppen samlet.

Flyttingen av Sjøfartsdirektoratet til Haugesund har hatt betydning for sikkerhetsarbeidet til direktoratet og Arbeidsgruppen. Det samme har Fiskeridirektoratets uteblivelse fra Arbeidsgruppen i over ti år har hatt. Grunnen til deres sorti og tilbakekomst har flere mulige forklaringer. Arbeidsgruppen har i løpet av pandemien blitt utvidet med tre nye aktører og arbeidet virker å ha fått en ny giv.

4.3 Reguleringer

Regulering av sikkerhet, helse og miljø i fiskeflåten er på etterskudd sammenlignet med både offshorenæringen og shipping (Lindøe, 2007; Størkersen & Thorvaldsen, 2021). Det er

[Skriv her]

forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere fra 1989 sammen med tre forskrifter innført av Sjøfartsdirektoratet siden 2005 som utgjør reguleringen av helse, miljø og sikkerhet i kystfiskeflåten. Ved å benytte et tiltaksspekter Ryggvik (2008, s. 20) presenterer for gruppering av sikkerhetstiltak på HMS regulering for kystfiskeflåten blir spekteret tydelig.

- Design og engineering – fartøyforskrift, ASH-forskriften²⁸
- Vedlikehold og inspeksjonsvirksomhet – fartøyforskrift, forskrift om sikkerhetsstyring
- Tekniske tiltak som begrenser skader og tap når noe går galt – ASH-forskriften, fartøyforskriften
- Varselsystemer - fartøyforskriften
- Trening og prosedyrer – sikkerhetsopplæring for fiskere
- Personlig verneutstyr – ASH-forskriften
- Adferd, holdninger – sikkerhetsopplæring for fiskere

Gjennomgangen ovenfor av sjøforsikringssekskapenes sikkerhetsarbeid viste hvordan selskapene bidrar til fiskernes etterlevelse av forskriftskravene til risikovurderinger og sikkerhetsstyring fra henholdsvis ASH-forskriften og forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. I det følgende gjennomgås de to resterende forskriftene.

4.3.1 Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere

Som vi så i kapitel 2 ble emneplan for sikkerhetsopplæring for fiskere utviklet av Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med næringen. Både Norges fiskarlag og Norges kystfiskarlag var parter i arbeidet (Sjøfartsdirektoratet, 2013a). Det er tre viktige tilpasninger som ble gjort med den fisker spesifikke sikkerhetsopplæringen som har betydning for sikkerheten i fiskeflåten. Det første er at resertifiseringsintervallet er utvidet og det er satt en øvre grense for resertifisering. Den andre tilpasningen er endringene som ble gjort i emneplanene for den fisker spesifikke sikkerhetsopplæringen. Likestillingen mellom sikkerhetsopplæring for henholdsvis sjøfolk og fiskere er den tredje tilpasningen som har

²⁸ Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip.

[Skriv her]

betydning for sikkerheten i fiskeflåten. De tre tilpasningene presenteres i det følgende sammen med en bolk om utfasingen av den økonomiske støtteordningen.

Resertifisering

I tråd med internasjonale konvensjoner er det fastsatt et resertifiseringsintervall på fem år for sikkerhetsopplæring for sjøfolk. I samarbeid med næringen ble dette endret for den fisker spesifikke sikkerhetsopplæringen til krav om resertifisering i intervallet mellom fem og åtte år etter siste kurs. Ved fylte 60 år vil kravet om resertifisering falle bort og for de som tar opp fiske som yrkesvei etter fylte 67 år bortfaller kravet om sikkerhetsopplæring. I praksis vil det si at en fisker som tar et sikkerhetskurs i en alder av 52 år kan drive som yrkesfisker inntil 75 års alder som er øvre grense for yrkesfiske.²⁹ Det gir 18 år med fiske som næringsvei uten å oppdatere sikkerhetstreningen.

Ifølge sjøfartsdirektoratet er det en forventning at det slakkere oppdateringskravet og aldersbegrensningene vil falle bort våren 2023 da en ny internasjonal konvensjon skal vedtas (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022).

Emneplan

Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere fastsetter at grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere er et minst førti timers kurs «(...) med innføring i risikoforhold, førstehjelp, sjøredning, brannvern, røykdykking samt verne- og miljøarbeid» (Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere, 1989, § 3). Det dog i praksis slik at det er emneplanene som er styrende for opplæringen fiskerne mottar. Da Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med næringen ble bedt om å utforme ny sikkerhetsopplæring i tråd med de internasjonale konvensjoner var det et ønske fra Sjøfartsdirektoratet om at endringene ble tatt inn i forskriften som er fastsatt ved kongelig resolusjon og derfor må endres av departementet og Kongen i statsråd (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022).

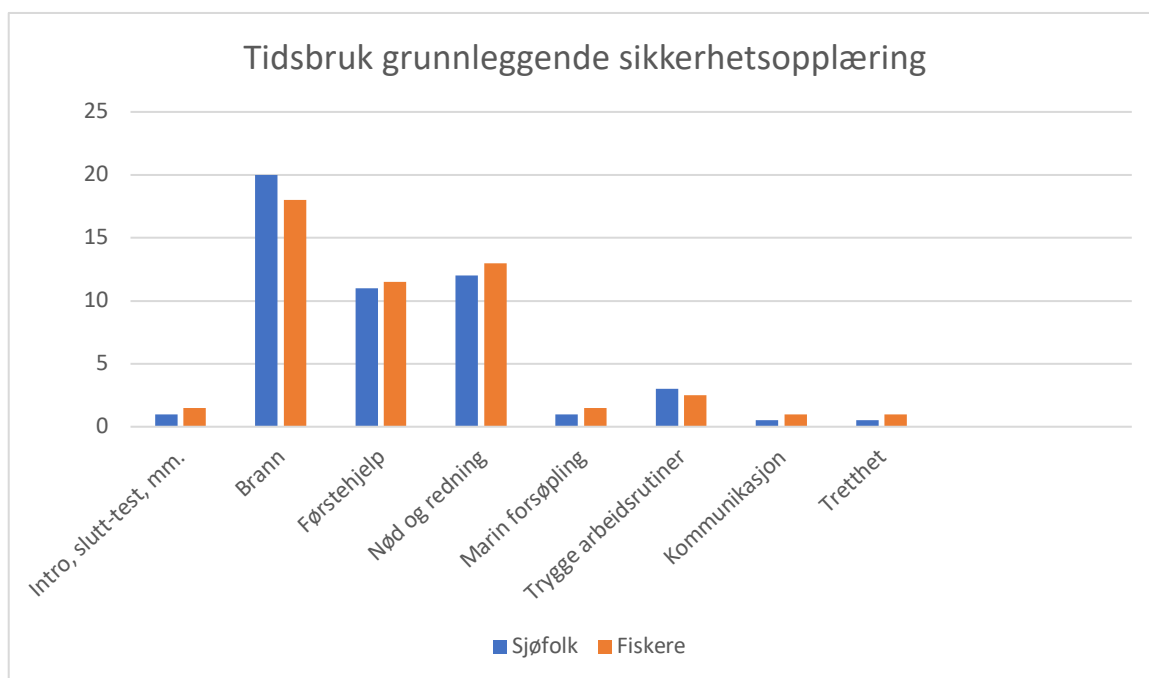
²⁹ 75 år er aldersgrensen for å kunne stå i fiskermanntallet med fisker som hovednæring, du må være inne i fiskermanntallet for å kunne delta i lukkede fiskeri eller i åpen gruppe etter deltaker forskriften (Personlig kommunikasjon, Fiskeridirektoratet, 10.06.2022).

[Skriv her]

«Da ga vi beskjed om at da måtte de gjøre noe med den forskriften, men nei, de mente at vi måtte ta det inn i vår kvalifikasjonsforskrift (forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk), og det lovde vi at vi skulle gjøre, men den har ikke blitt endra siden da så det er ikke kommet inn enda. Så den gamle forskriften om sikkerhetsopplæring for fiskere eksisterer fortsatt. Men det er ingenting i den som, kan du si, er galt i forhold til kravet, det er noe som ikke stemmer med terrenget» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022).

Emneplanene angir tidsbruk for de ulike tema som gjennomgår i sikkerhetsopplæringen. En sammenligning av grunnleggende sikkerhetsopplæring for sjøfolk og fiskere basert på angitt tidsbruk i emneplanene ses i Figur 15.

Figur 15. Tidsbruk grunnleggende sikkerhetsopplæring – fiskere og sjøfolk.



Det er ikke veldig stor variasjon i de femti avsatte timene, den største variasjonen er knyttet til røykdykkingsdelen av brannundervisningen,

«Sjøfartsdirektoratet hadde et ønske om å ta bort en del krav som går på røykdykking og sånne ting for den minste flåten fordi at mange av de ikke har krav til

[Skriv her]

å ha røykdykkerutstyr ombord, og noen av de har krav til å ha et sett, de skal ikke drive på med røykdykking uansett fordi du har ikke mannskap, du har ikke besetning til å gjøre det. Men så var det faktisk organisasjonene, fiskarlaget i spissen, og kanskje kystfiskarlaget og, som da var veldig opptatt av at, det her med fleksibiliteten. At kystfiskerene, i hvert fall sånn som det var da, nå har mye skjedd etter den tid også da, men, jobba kanskje ofte i sesong på fiskeri og så tok de seg jobb på en havbruksbåt, eller på ei ferje, eller, ja, på sommerhalvåret når det ikke var sesong. Og da var det en fordel at de kunne bruk samme sikkerhetsopplæringa som det var krav til når de var fisker, at de kunne bruke den på andre båter. Og derfor var de her, vart innholdet i den emneplanen lagt tett opptil innholdet i emneplan for grunnleggende sikkerhetsopplæring for sjøfolk som følger de internasjonale STCW-78 kravene» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022).

Næringens ønske om fleksibilitet (mer om det senere) medførte at emneplanene ikke kunne være veldig ulike. Skillet mellom oppdateringskursene er større.

Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere setter en minimumsgrense på tju timer for repetisjonskurs i sikkerhetsopplæring (Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere, 1989, §4). Med denne minimumsgrensen i det etablerte norske regelverket og hensynet til fleksibilitet med internasjonale konvensjoner måtte de fire timene fylles med noe,

«Vi ville endre det til 16 timene som hos sjøfolkene, men nærliggende sagt så hadde vi de 20 timene så fant vi noe for å fylle de med. Men det var mer for å oppfylle et timekrav i forskriften. Men det vi sa var at vi ser ingen behov for annen sikkerhetsopplæring på fiskefartøy enn på andre fartøy. For når det går galt så går det akkurat like mye galt og akkurat det samme skjer. Men skal du ha HMS inn i bildet så blir det noe annet» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022).

De fire ekstra timene som inngår som en del av oppdateringskurset for fiskere er fylt med innhold av næringsrepresentantene,

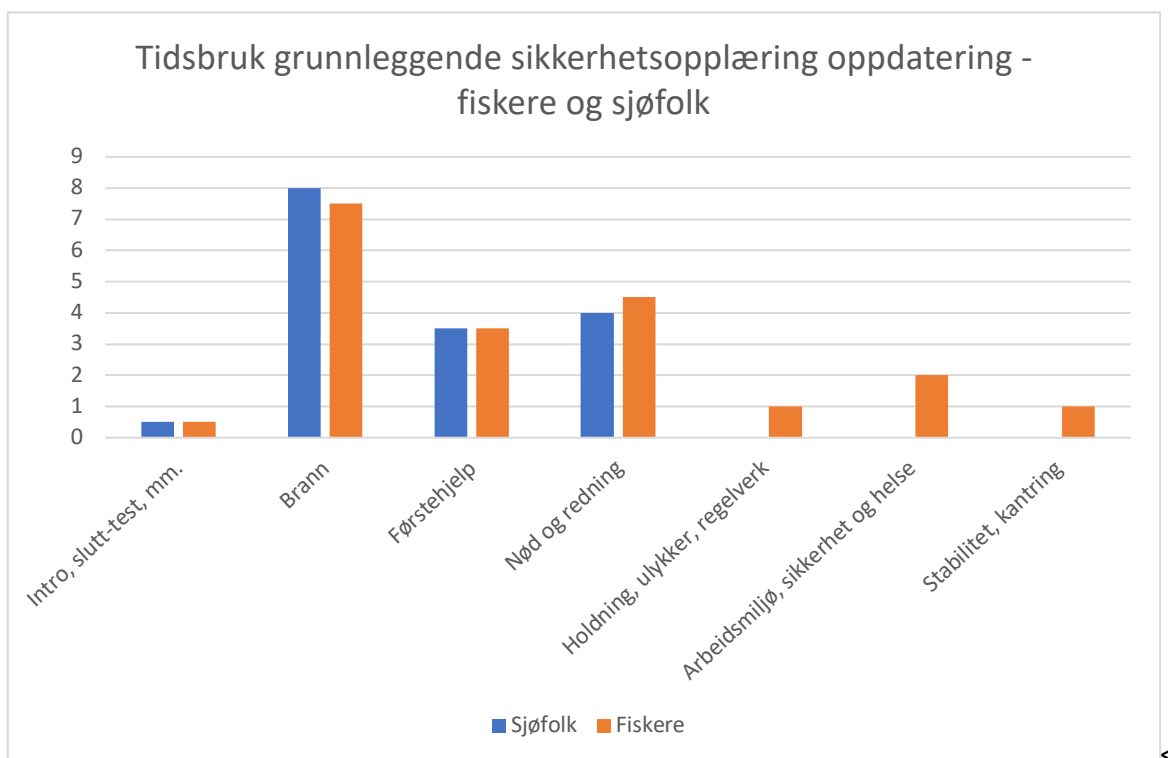
«Det er ikke utforma av direktoratet. Når vi sitter i et samarbeid så er det ikke nødvendigvis vi som sier at det her skal være på plass. (...). I hvert fall sånn som

[Skriv her]

Sjøfartsdirektoratet jobber så jobber vi i samarbeid med næringa. Vi kommer ikke til næringa og sier sånn her skal det være, kan dere være enig? Så akkurat de 4 timene, og innholdet i det – det er nok næringa som har laga det og så har vi sagt ok, greit. Det er klart, vi har en liten tanke om er det her fornuftig å ha med (...). Vi ser ikke noe galt i at de lærer noe om HMS, men HMS er ikke nødvendigvis en bit som vi ønsker å koble sammen med sikkerhetsopplæring. Det er ikke det sikkerhetsopplæringa er» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022).

Det næringa og Sjøfartsdirektoratet avsatte de fire ekstra timene til var knyttet til helse, miljø og sikkerhet. Figur 16 viser fordelingen.

Figur 16. Tidsbruk grunnleggende sikkerhetsopplæring, oppdatering – fiskere og sjøfolk.



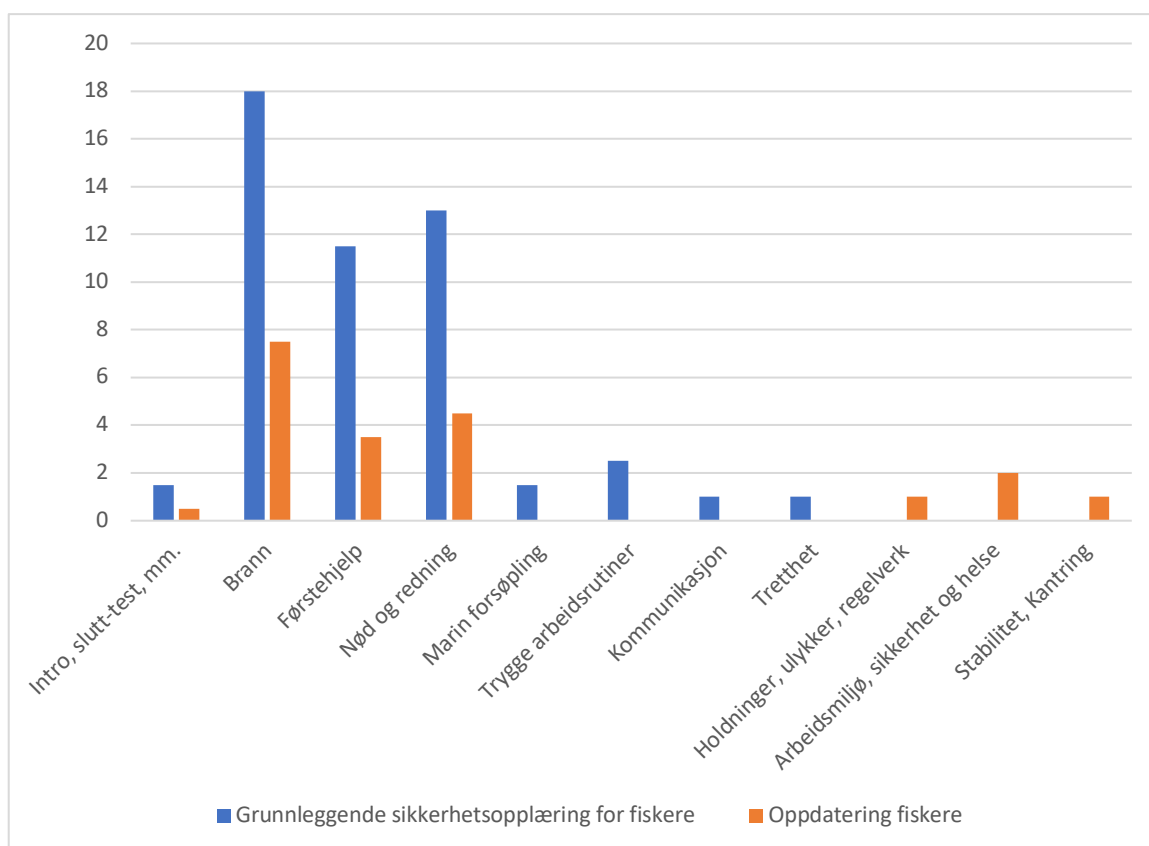
Som det framkommer av Figur 16 undervises det i de tre ekstra emnene 1, Holdninger, ulykker og regelverk, 2, Arbeidsmiljø, sikkerhet og helse, og, 3, Stabilitet og kantring. Emneplanene for sikkerhetsopplæring angir læremål, innhold, krav til utførelse, eksempel på metode, eksempel på læremiljø og referanse for hvert av emnene (Sjøfartsdirektoratet, 2014a, 2015a, 2015b, 2019). Holdninger/ulykker/regelverk er tilkjent en time hvor

[Skriv her]

ulykkesstatistikk danner grunnlag for diskusjon omkring holdninger, fiskerne skal også «Kunne bruke sjekklister for uanmeldt inspeksjon av fiskefartøy» (Sjøfartsdirektoratet, 2015b, s. 28). For emnet Arbeidsmiljø, sikkerhet og helse skal fiskerne få kjennskap til ASH-forskriften og kunne gjennomføre enkel risikovurdering.

Et siste moment relatert til emneplanene for sikkerhetsopplæringen er den prioriteringen som skjer av emner mellom den grunnleggende sikkerhetsopplæringen og oppdateringskurset. Figur 17 viser tidsfordelingen av ulike emner for grunnleggende sikkerhetsopplæring og oppdateringskurs for fiskere.

Figur 17. Tidsfordeling grunnleggende sikkerhetsopplæring og oppdatering.



Marin forsøpling er blant de emner som tilkjennes halvannen time i grunnleggende sikkerhetsopplæring og ikke inngår i oppdateringskurset for fiskere.

Likestillingen

[Skriv her]

Behovet for fleksibilitet var som vi så ovenfor formativt for mulighetsrommet da emneplanen for det fiskerspesifikke kurset skulle utvikles. Det var ikke mulig å bevege seg for langt fra innholds kravene gitt av de internasjonale konvensjonene om flyt av arbeidskraft skulle vektlegges. Sikkerhetsopplæringen blir heller ikke et hinder for utenlandsk arbeidskraft som vil delta i fiske basert på utenlandske godkjente ferdighetssertifikat.

En av kursarrangørene som har vært intervjuet i dette arbeidet opplyser at de etter dialog med Sjøfartsdirektoratet om kursenes likeverdige status kun tilbyr sikkerhetsopplæring for sjøfolk (intervju, kursarrangør, 04.05.2022). En annen arrangører kommenterer at de tilpasser til deltakerne som er påmeldt. Er det fire sjøfolk og en fisker vektlegges samhandlingen ved praktiske øvelser og utvekslinger i gruppen framfor å holde to separate kurs, de har erfaring med at det blir en utfordring for kursleder som må dekke begge emneplanene (intervju, kursarrangør, 16.05.2022).

Prissammenligning mellom et par kursarrangører viser at det er liten prismessig forskjell mellom grunnleggende sikkerhetsopplæring for sjøfolk og fiskere. For oppdateringskurset er det også lik pris mellom fisker og sjøfolk kursene om oppdateringskurset for fiskere gjennomføres over to dager. De kursarrangører som planlegger oppdateringskurs for fiskere over tre dager tar mer betalt for dette kurset.

Støtteordningen

Basert på likheten mellom emneplanene for sikkerhetsopplæringen for fiskere og sjøfolk er det overraskende at det ble laget ulike emneplaner. Forklaringen er det at fiskerne mottok støtte for å ta sikkerhetskurs.

«Men det som gjorde at det blei laga to kurs, det er jo en helt annen historie, og det er jo det at fiskerkurset har vært subsidiert over statsbudsjettet, til og med 2019 var den siste kanskje. Til og med statsbudsjettet 2019 så var de subsidiert med ganske betydelige summer som da ble betalt ut som støtte til fiskerne, de betalte en egenandel og derfor måtte det være to kurs. Det var Fiskeridirektoratet som var satt til å styre den støtte delen der og de klarte ikke å skille ut som det var fiskere eller om det var et sjømannskurs og derfor blei det laga to kurs, men det faglige innholdet er det samme» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022).

[Skriv her]

Bortfallet av støtteordningen³⁰ for fiskere fjerner incentivet som lå til grunn for fiskere å velge det fiskerspesifikke opplegget. Til tross for likhetene i emneplaner lå det en tanke om å spisse kurset inn mot fiskerirelaterte utfordringer bak,

«Så det er minimalt med materielle forskjeller mellom de to emneplanene. Det som er den store forskjellen er at opplæringa er mer spissa inn mot fiskefartøy, det har kanskje endra seg etter hvert, men i hvert fall var tanken at det skulle være et mer fiskeri spesifikt kurs. Det er relatert til fiskebåter og har et mer forståelig miljø for de som skulle inn på det» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022).

4.3.2 Sammendrag – forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere

Da internasjonale konvensjoner skulle integreres med den allerede eksisterende forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere ble den gamle forskriften beholdt. Treghet i regelverksarbeidet hos Sjøfartsdirektoratet og forventningen om endringer av internasjonale konvensjoner som må innpasses har ledet direktoratet til å la det hele i bero. Flexibilitets ønsket fra næringen medførte at grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere er tilnærmet det samme kurset som det er for sjøfolk. Det andre og motstridende ønsket fra næringen var å at sikkerhetsopplæringen adresserte de særlige sikkerhetsrisikoene kystfiske er forbundet med. Løsningen på dilemmaet var å bruke det mulighetsrommet som lå der fra den gamle forskriften og bruke de ekstra fire timene på oppdateringskurset til fiskerrelevante utfordringer. Dette medfører at en fisker kan gå sikkerhetsopplæring for fiskere og være aktiv fisker i åtte år før han introduseres til den fiskerspesifikke opplæringen.

De fire ekstra timene er fylt med innhold av næringen. Og benyttet til en bolk om stabilitet og kantring, en bolk om ulykkesstatistikk, holdninger og regelverk, og til sist en bolk om ASH-forskriften hvor fiskerne skal lære å gjennomføre risikovurderinger og benytte sjekklister fra Sjøfartsdirektoratet.

³⁰ Jeg har ikke klart å finne en offentlig kilde på når støtteordningen opphørte. En av kursarrangørene skriver dette på sin nettside, «Hvordan få støtte til Grunnleggende sikkerhetskurs for fiskere? Det er ikke lengre mulig å få støtte til dette kurset. Ordningen opphørte 31.12.2017» (<http://www.arcos.no>).

[Skriv her]

Likestillingen av sikkerhetsopplæringene for fiskere og sjøfolk leder arrangørene til å kun bruk emneplanen rettet mot sjøfolk. Når støtteordningen for sikkerhetsopplæring for fiskere faller bort medfører det at den fiskerspesifikke sikkerhetsopplæringen i praksis er borte.

4.3.3 Fartøyforskrift

Da forskrift om fiskefartøy med største lengde under 15 meter, også kjent som sjarkforskriften, trådte i kraft 1.1.2014 (Forskrift om fiskefartøy under 15 m, 2013) var det etter en lang prosess, deler av denne prosessen gjennomgås i det følgende. 10,67 meter største lengde var demarkasjonslengden for daværende system for fartøykontroll. Sjarkforskriften flyttet denne grensen, Sjøfartsdirektoratets prosess og begrunnelser for kravene som innføres gjennomgås. Den nye grensen på 8 meter og Sjøfartsdirektoratets begrunnelse presenteres sammen med fiskernes og forsikringsselskapenes syn. Til slutt presenteres tallmateriale over fartøysutviklingen etter sjarkforskrifens ikrafttredelse.

Havarikommisjonens sikkerhetstilrådinger – to eksempler

Da alenefiskeren om bord i Bjørnar fikk en tretti kilos kveite i garnet gikk han fram til garnrullen for å sikre at han fikk kveita ombord. Han unnlot å stoppe garnspillet. I arbeidet med å sikre den verdifulle fangsten ble fiskeren hektet opp i garnet og dratt med rundt garnspillet og hengene inntullet i garnet mellom etterhaler og garnspillet. Fiskeren var kraftig forslått og ute av stand til å nå den fastmonterte nødstoppen, hydraulikkpumpen som drev garnspillet ble stående å gå inntil drivreimene røk. Takket være en omtenssom kollega på vei hjem fra fiske ble situasjonen på Bjørnar oppdaget. Kollegaen fikk varslet og en større redningsoperasjon ble satt i gang, 12 timer etter uhellet intraff, fiskeren overlevde (Havarikommisjonen, 2009a).

Ulykken ble gransket av statens havarikommisjon og deres rapport inneholdt en rekke sikkerhetstilrådninger rettet mot Sjøfartsdirektoratet. Sikkerhetstilrådingene fra statens havarikommisjon er i sin essens læring fra ulykker og hendelser. Fra ulykken med Bjørnar var det fem sikkerhetstilrådninger, de påpekte at Sjøfartsdirektoratets regelverk var vanskelig tilgjengelig og uoversiktlig, fagplanene for sikkerhetsopplæring var ikke revidert siden 97/98 og derfor ikke oppdatert på gjeldene HMS-regelverk, mangelen på periodisk kontroll av fartøy under 10,67 meter og en oppfordring om å innføre en tilsynsordning også

[Skriv her]

for flåten under 10,67, og til sist en tilrådning til fiskere om å utføre regelmessige skriftlige risikovurderinger av farlige arbeidsoperasjoner (Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/12T, 2009/13T, 2009/14T, 2009/15T, 2009/16T).

En annen ulykke med den 9,12 meter lange speedsjarken Marina vinteren 2009 medførte ytterlige sikkerhetstilrådninger rettet mot forvaltningen. Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/25T belyste behovet for en kontrollordning som sikret at fartøy opprettholdt sikkerhetskrav før de blir tatt inn i register hos skipsregisteret, Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet (Havarikommisjonen, 2009b). En annen sikkerhetstilråding fra den samme ulykken anbefalte å utvide krav om hydrostatisk utløser på oppblåsbare redningsflåter til også å gjelde fartøy under 10,67 meter (Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/28T).

Det nye i sjarkforskriften og dets begrunnelse

I rundskrivet som fulgte den nye forskriften for fiskefartøy under 15 meter beskrives direktoratets overveielser og prosessen fram mot en endelig forskrift i 2014. I hovedsak var det to større endringer i den nye forskriften, den ene dreide seg om å innrette forskriften mot fiskerne, den andre endringen var utvidelsen av det offentliges kontroll med fartøyenes sikkerhetsstandard. Begrunnelsen for begge endringer er sikkerhet:

«Formålet med forskriften er å heve sikkerhetsnivået i flåten, samt å samle regelverket for den minste gruppen fiskefartøy slik at aktørene i næringen lettere skal kunne orientere seg i regelverket» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Behovet for å øke brukervennligheten har vært påpekt av brukerne, men Sjøfartsdirektoratet relaterer det også til ulykken om bord på Bjørnar:

«Sikkerhetsregelverket for norske fiskefartøy under 15 meter består i dag av en rekke forskrifter, og brukerne av regelverket har i lengre tid gitt uttrykk for at det er vanskelig å orientere seg i hvilke krav som gjelder for det enkelte fartøy. Det samme ble også fremhevet av Statens havarikommisjon for Transport, seksjon for Sjø (SHT) i rapporten etter arbeidsulykken om bord på fiskefartøyet Bjørnar» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b)

[Skriv her]

Utvidelsen av grensen for krav til førstegangskontroll og periodisk kontroll er et tiltak som medfører økonomiske utgifter for fartøyeierne. Sjøfartsdirektoratet forankrer innlemmelsen i tre hovedpunkt, ulykkesstatistikken for flåtegruppen,

«En gjennomgang av ulykkesstatistikkene for fiskefartøy viser at en stor del av ulykkene skjer i flåtegruppen over 8 meter og særlig i den delen av flåten som er under 10,67 meter største lengde» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Havarikommisjonens påpekning av regelverkets svakheter som særlig rammer denne flåtegruppen,

«Både Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) og tidligere den faste havarikommisjonen for ulykker i fiskeflåten har påpekt behovet for en revisjon av regelverket, blant annet på bakgrunn av ulykkesomfanget i flåtegruppen» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Og til sist flåtegruppens etterlevelse av regelverket,

«For fartøyene under 10,67 meter har Sjøfartsdirektoratet siden 2005 kartlagt sikkerhetsstandarder i flåten med spørreskjema og uanmeldte tilsyn, og denne kartleggingen har avdekket at store deler av flåten har omfattende mangler i forhold til krav som blir stilt i sikkerhetsregelverket» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Det aspektet ved innlemmelsen av flåtegruppen 8-10,67 meter som har størst betydning for den økonomiske omkostningen det betyr for den enkelte fartøyeier var kravet til utarbeidelse av stabilitetsberegninger for fartøyet. Tiltaket hadde den ugunstige effekt å ramme de som hadde fartøy bygd før 1992 særlig hardt (mer om det senere). Også dette tiltaket ble begrunnet med referanse til tidligere ulykker og havarikommisjonens sikkerhetstilrådnings,

[Skriv her]

«SHT har ved gjentatte undersøkelser av forlis for fartøy under 10,67 meter funnet at for dårlig stabilitet og manglende stabilitetsberegninger var årsak til hendelsen.

Fiskeren har dermed også manglet kunnskap om hvilke begrensinger fartøyet har for å kunne operere innenfor trygge marginer» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Forskriften inneholdt ingen endring av krav til hvilke fartøy som må ha radio om bord, men endret på radio spesifikasjonene og innførte radioinspeksjon for alle fartøy med radioutstyr. Det var inntil denne forskriftsendringen var det ikke ført noe kontroll med radioutstyr for kystfiskeflåten³¹. Spesifikasjonsendringene innebar krav om radioutstyr med mulighet for direkte varsling av nød. I tillegg måtte alle fartøy med radioutstyr ha en sekundær alarmeringsmulighet gjennom en fri-flyt nødpeilesender med automatisk varsling, et krav som knyttes til sikkerhetstilråding SJØ nr. 2012/03T (Havarikommisjonen, 2012).

En av sikkerhetstilrådingene knyttet til ulykken med speedsjarken Marina gikk på behovet for hydrostatisk utløser på redningsflåter for flåtegruppen under 10,67 meter. En slik utløser vil sørge for at flåten flyter opp om fiskeren ikke rekker å utløse flåten før båten går under.

«Hydrostatisk utløser er pr. i dag ikke påkrevd for redningsflåter på fiskefartøy mindre enn 10,67 meter, men direktoratet velger å innføre et slikt krav for å sikre at redningsflåten frigjøres dersom et forlis skjer hurtig» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Dette kravet blir forankret i den omtalte sikkerhetstilrådingen fra Marina sitt forlis (Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/28T; Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

En slående effekt av den tidligere grensedragningen på 10,67 meter var at de kunne operere ubegrenset da fartsområde begrensninger var knyttet til fartøyinstruks som det ikke var krav om for denne flåtegruppen,

«Fiskefartøy har gjennom fartssertifikat eller fartøyinstruks fått anledning til å operere i et

³¹ De som opererer i fartsområde kystfiske (inntil 12 mil fra grunnlinjen) og er under 15 meter største lengde.

[Skriv her]

maksimalt fartsområde, basert på konstruksjon og utrustning, og ettersom fartøy under 10,67meter ikke har hatt krav til slike dokument, har det heller ikke vært noen slik begrensing for denne fartøygruppen. Denne manglende begrensingen har medført at fartøy under 10,67 meter har kunnet operere uhindret, mens større fartøy har måttet holde seg innenfor fartsområdet» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Det ble satt krav om minimum to brannslukningsapparater i den nye sjarkforskriften hvor et skal plasseres utenfor maskinrommet. Og grensen for periodisk kontroll av elektrisk anlegg hvert femte år senkes fra 10,67 meter til 9 meter etter høringsinnspill fra direktoratet for sikkerhet og beredskap (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Prosessen fram mot ikrafttredelse og innvendingene mot forskriften

Ny fartøyforskrift ble sendt på første høring 18.03.2011. Basert på høringsuttalelser og møter mellom Sjøfartsdirektoratet og fiskeriorganisasjonene - Norges fiskarlag og Norges kystfiskarlaget, ble det gjort store endringer (Sjøfartsdirektoratet, 2013b, s. 1). Neste høringsutsendelse var 10.10.2012, litt over et år etter at forrige høring var avsluttet. Etter andre høring var avsluttet ble forskriften og høringsuttalelsene oversendt Nærings- og handelsdepartementet som ba Sjøfartsdirektoratet søke enighet med næringen. Som følge av dialogen med Norges fiskarlag ble det gjort flere endringer før fiskarlaget sluttet seg til,

«De her foreslåtte endringene er kommet som et resultat av en dialog med Norges Fiskarlag, der Norges Fiskarlag i brev datert 18. oktober 2013 gir uttrykk for at de slutter seg til dette forslaget» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Det var to og et halvt år etter første høring. Figur 18 viser en tidslinje med ulykker, sikkerhetstilrådninger og prosessen omkring fartøysforskriften.

[Skriv her]

Figur 18. Tidslinje ulykker, sikkerhetstilrådninger, forskriftsprosess (kilde, Sjø2009/03, Sjø2009/05, RSR 11-2013).



Ifølge Sjøfartsdirektoratet var hovedinnvendingen til forskriften den økonomiske belastningen innlemmelsen av fartøyene mellom 8 og 10,67 meter i førstegangskontrollregimet ville være for fartøyeierne. At fartøy bygd før 1992 også måtte få utarbeidet stabilitetsberegninger for å bli godkjent medførte en ekstrakostnad for de med eldre fartøy. Den ekstrakostnaden som fartøyeiere med fartøy fra før 1992 ble belastet med er å finne i nordisk båtstandard. I 1990 ble de nordiske landene enige om en båtstandard for yrkesbåter under 15 meter.

«Reglene inneholder i første rekke direkte sikkerhetsrelaterte krav, men også krav som går på kvalitet, varighet, brukervennlighet m.v. når dette har stor betydning for sikkerheten» (Sjøfartsdirektoratet, 1990).

Standarden ble tatt inn i norsk lovverk fra 1992 (Forskrift om bygging av fiske- og fangstfartøy, 1992). For fartøy bygd før standarden ble en del av regelverket var det ikke krav til utarbeidelse av linjetegninger. Konsekvensen av det var at fartøy bygd før 1992 gjerne ikke hadde tegningsgrunnlaget for å få utarbeidet stabilitetsberegninger. Ekstrakostnaden knyttet til å utarbeide linjetegninger varierte hos de foretakene Sjøfartsdirektoratet forhørte seg hos, men de fleste anslo prisen til å være 35 000-45 000 kroner, med 120 000 kr som det dyreste (Sjøfartsdirektoratet, 2013b). Båter bygd etter 1992 ville ikke trenge å få utarbeidet linjetegninger og omkostningene med å få på plass stabilitetsberegningene for førstegangskontrollen ville være vesentlig lavere.

[Skriv her]

Motstanden mot den økonomiske belastningen som i tillegg rammet de med eldre fartøy vesentlig hardere var sterk. Høringsuttalelser og prosessen beskrevet over understreker dette. Blant høringsuttalelsene finner vi denne fra Cefor,

«Vi forstår at kravet om stabilitetsberegninger for fartøy bygget før 1.1.1992 har skapt reaksjoner hos sjarkeiere og deres organisasjoner, ikke minst på grunn av omkostningene ved slike beregninger. Det er også stilt spørsmål om dette kravet er å gi forskriften tilbakevirkende kraft. Sjøassurandørene ser den klare sikkerhetsgevinsten ved å innføre dette kravet» (Cefor, 2011).

At den nye forskriften skulle ha tilbakevirkende kraft ble avvist av Sjøfartsdirektoratet med at en utvidelse av kontrollordningen ikke er tilbakevirkende kraft i grunnlovens forstand (Sjøfartsdirektoratet, 2011).

Sjøforsikringsselskapenes vurdering av at forskriften skal gi klar sikkerhetsgevinst er interessant. De har en opplagt egeninteresse i at myndighetene pålegger fiskerne fartøyskontroll da det gir sjøforsikringsselskapene mer kunnskap om fartøyene de forsikrer og deres tilstand. Samtidig er det sjøforsikringsselskapene som sitter med mest kunnskap om fartøyskader og ulykker, deres vurdering av sikkerhetsgevinsten er slik sett basert på den mest omfattende kunnskapsbasen.

For å lette overgangen var det først i fra 1. januar 2022 at alle fartøy måtte ha fått godkjent stabilitetsberegninger for å få fartøyinstruks:

«Direktoratet har etter siste høringsrunde, for å komme næringen i møte, valgt å foreslå at eksisterende fartøy, bygget før 1. januar 1992, som opererer i fartsområde fjordfiske gis en utvidet frist med å få utarbeidet stabilitetsberegninger, bortsett fra fartøy som fisker med not og som tar om bord fangsten. Grunnen er at denne flåtegruppen er vurdert å ha et noe dårligere økonomisk grunnlag. Det gis for denne fartøygruppen frist med utarbeidelse av stabilitetsberegninger til 1. januar 2020 for fartøy med største lengde 10,67 til 15 meter, til 1. januar 2021 for fartøy med største lengde 9 til 10,67 meter og 1. januar 2022 for fartøy med største lengde 8 til 9 meter» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

[Skriv her]

Grensedragningen på 8 meter største lengde

Den lange prosessen omkring forskrift for fiskefartøy under 15 meter omhandlet den økonomiske belastningen fiskere med fartøy mellom 8 og 10,67 meter ble påført.

«Gjennom høringsrundene har kritikken mot Sjøfartsdirektoratet sitt forskriftsforslag i stor grad omhandlet de økonomiske konsekvensene dette vil medføre for næringen. Det er på det rene at forskriften vil medføre kostnader for den enkelte fartøyeier, og vi har i prosessen frem mot det endelige forslaget forsøkt å begrense kravene, og dermed kostandene, så mye som mulig, samt fordele de utover flere år»
(Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Sjøfartsdirektoratet hadde sammenstilt tall over hvor mange fartøy som ville bli berørt og vurdert det økonomiske grunnlaget for å bære den påførte kostnaden fartøyforskriften innebar,

«Totalt var det ca 5 900 norske fiskefartøy under 15 meter da det første forslaget til ny forskrift ble sendt ut på høring. Av disse er ca 4500 under 10,67 meter hvorav 500 er under 6 meter største lengde. Mellom 6 og 8 meter er det ca. 1600 fartøy, mellom 8 og 9 meter er det ca. 900 fartøy og mellom 9 og 10,67 meter er det ca. 1500 fartøy»
(Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Fra tallene ser vi at ved å dra en nedre grense for førstegangskontroll ved 8 meter største lengde er det 2100 fiskefartøy som er under grensen og utelatt fra kravet om førstegangskontroll.

«Stabilitetsberegningene skal, for fartøy over 8 meter, kontrolleres av godkjent foretak i forbindelse med gjennomføring av førstegangskontroll. For fartøy mellom 6 og 8 meter, som har vært underlagt krav om stabilitetsberegninger siden 1. januar 1992, stilles det ikke krav om at beregningene skal kontrolleres av godkjent foretak, siden disse fartøyene ikke inngår i kontrollordningen» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

[Skriv her]

2400 fiskefartøy må ta den økonomiske byrden og utarbeide dokumentasjonen for å få en godkjent fartøyinstruks. Grensedragningen på 8 meter begrunnes, som vi har sett, med særlig høye ulykkestall i segmentet 8-10,67 meter sett sammen med det økonomiske grunnlaget for å bære kostnaden,

«Det har ved utarbeidelse av forskriften blitt vurdert å legge opp til en kontrollordning ned til 6 meter, og det har blitt vurdert å legge opp til periodisk kontroll for alle fartøy over denne størrelsen. Ved å sette grensene for førstegangskontroll på 8 meter og periodisk kontroll på 9 meter får man etter Sjøfartsdirektoratets vurdering kontrollert den delen av flåten som har vært mest ulykkesutsatt. Denne delen av flåten har i større grad drift hele året og den har dermed også et bedre økonomisk grunnlag til å bære kostnadene ved innføring av kontroll» (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

Vanskelighetene ved grensedragningen skyldes også at flåten er svært variert, hvilket er en refleksjon av en lang og variert kyst og tilpasninger til ulike fiskeri (Sjøfartsdirektoratet, 2013b).

I intervju uttrykte representanten for Norges kystfiskarlaget forventning om at grensen vil flyttes ned med tiden (intervju, Norges kystfiskarlag, 27.04.2022). Ett arbeid som ikke er påbegynt ei heller planlagt i Sjøfartsdirektoratet (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 12.04.2022). Forventningen til kystfiskarlaget kan ses i sammenheng med en gradvis innføringspolitikk som både fartøyforskriften og innføringen av krav til sikkerhetsstyringssystem synliggjør. Forventningen har også fisker 2,

«Båter under åtte meter har jo ikke krav til stabilitetsberegning og klassing og alt sånn her, de unntatt alt. Fordi at de reglene er ikke kommet til båtene under åtte meter ennå, men det kommer nok sikkert» (intervju, Fisker 2, 08.05.2022).

Alle fiskerne i intervjumaterialet gir uttrykk for at grensedragningen for kontrollordningen burde endres. At det for flåten under åtte meter bør det gjøres tilpasninger til økonomisk grunnlag og driftsform blir framholdt av fiskerne,

[Skriv her]

«(...) men at de skulle hatt en viss form for stabilitetskontroll og sikkerhetsstyring og forskjellig på dem, ja det skulle det vært» (intervju, fisker 4, 20.05.2022).

Som vi så ovenfor uttrykte sjøforsikringsselskapene at denne forskriften ville ha klar sikkerhetsgevinst. Om grensedragningen på åtte meter er synet et annet,

«Det er det vi helt imot da, altså, vi som forsikringsselskap. Det er helt utrolig å sette en sånn grense, å ikke ha noe regelverk og samtidig få han godkjent som en næringsbåt, det, det, det er forkastelig rett og slett. Altså det er egentlig en glipp etter mi mening, men det det er jo ikke en glipp altså det er jo satt sånn» (intervju, Møretrygd, 08.04.2022).

De tre sjøforsikringsselskapene i dette arbeidet uttrykker det samme. Noe av begrunnelsen går på rommet som fortsatt holdes åpent for utrygge fartøy under åtte meter,

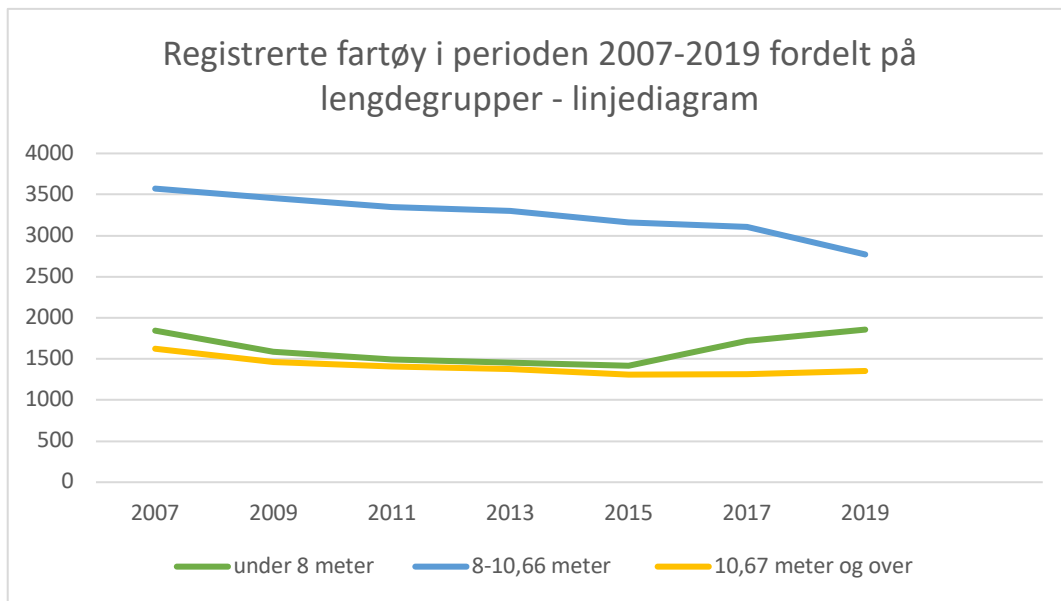
«Når du kan kjøpe den en Øyen 6 30 og reise på Lofoten ikke sant, det er jo ikke hva er en sånn er beregnet på. Det er jo egentlig i utgangspunktet, etter min mening, en fritidsbåt som er beregnet fo at du kan sitte syv voksne eller fem voksne og That's it, ikke sant. Det er ikke beregnet at du skal fylle den med kar med fisk og garnhaler og garn bak på hekken. Det burde aldri vært godkjent uten kontroll av lasteevne og stabilitetsberegninger på lik linje med andre båter. Kanskje du burde ha satt en grense; du får ikke ha nærings båter under 8 meter, eller? Ja, nei, akkurat denne der er jeg imot! Fiskere er veldig flinke å tilpasse seg ikke sant, OK, 8 meter da får jeg inn en på 7 99 og så reiser jeg på Lofoten og så slipper vi hele greia. Det er ikke båter som det er forsvarlig å bruke på den måten» (08.04.2022).

Fartøysutvikling

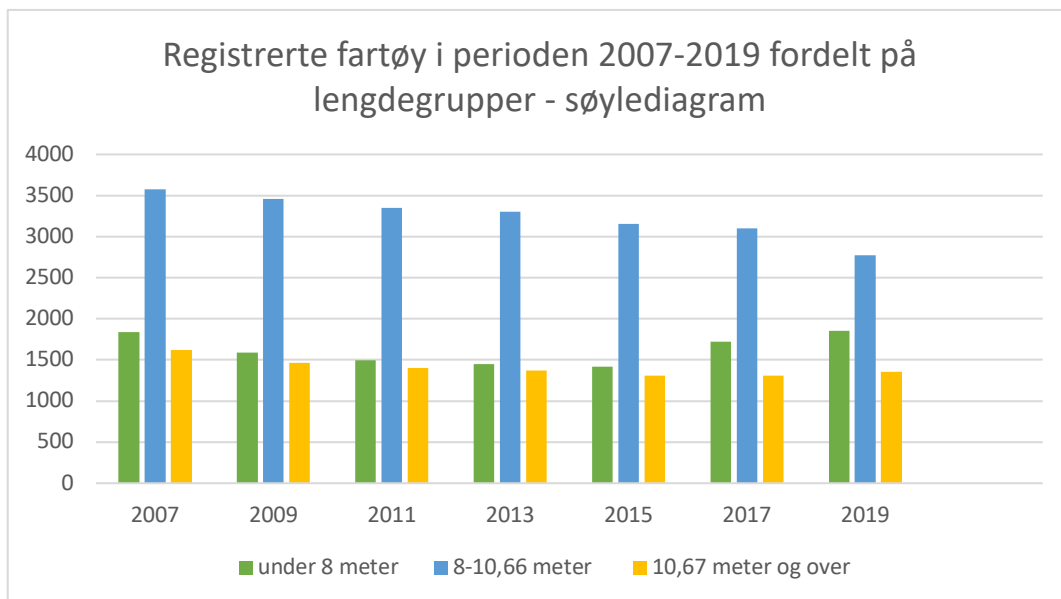
Figur 19 viser utviklingen av fiskefartøy i registeret til Fiskeridirektoratet i perioden 2007-2019 fordelt på lengdegrupper. Figur 20 viser samme utvikling i en annen framstilling.

[Skriv her]

Figur 19. Registrerte fartøy i perioden 2007-2019 fordelt på lengdegrupper (Kilde, Fiskeridirektoratet).



Figur 20. Registrerte fartøy i perioden 2007-2019 fordelt på lengdegrupper (Kilde, Fiskeridirektoratet)



Som figur 19 og 20 viser har det vært en sterk økning i antall fartøy i flåtegruppen under åtte meter etter fartøyforskriftens ikrafttredelse. Endringen snur på en nedadgående trend og skiller seg fra de andre flåtegruppene hvor antallet fartøy har vært jevnt eller nedadgående siden forskriftens ikrafttredelse.

[Skriv her]

4.3.4 Sammendrag

Fartøyforskriften samlet flere tidligere forskrifter til en og innførte krav om førstegangskontroll for fiskefartøy mellom 8 og 10,67 meter største lengde. Forskriften er drevet fram av særlig to ulykker, arbeidsulykken om bord på Bjørnar og Marinas forlis. Sammen med førstegangskontrollen innføres det også en trinnvis stige med egenkontroll og periodisk kontroll basert på fartøyslengde. Utarbeidelse av stabilitetsberegninger ble også satt som krav for å få utstedt fartøyinstruks. Den økonomiske belastningen dette medførte ble møtt med stor motstand, belastningen var særlig stor for de med fartøy bygd før 1992.

Sjøfartsdirektoratet begrunner grensedragningen på åtte meter med flåtesegmentets økonomiske grunnlag og en ulykkesstatistikk som viser at det er særlig mange ulykker i dette segmentet. Fartøyforskriften sin ikrafttredelse i 2014 har ledet til en stor økning i antall fartøy under åtte meter.

5 Analyse og drøfting

Her drøftes funnene fra denne undersøkelsen i lys av oppgavens teori perspektiv.

5.1 Forsikring

5.1.1 Sjøforsikringsselskapenes bidrag til sikkerheten for fiskerne

Sjøforsikringsselskapene har omfattende økonomiske støtteordninger. Ordningene omhandler hovedsakelig tiltak som ivaretar fartøyet sjøforsikringsselskapene forsikrer. Listene over tiltak det gis støtte til utvikles basert på fire faktorer: reguleringer, teknologi, skadestatistikk og dialog med fiskerne om deres behov. Grunnlaget for tiltakene som støttes opp om har både er reaktiv og proaktiv. Tiltakslistene er fylt med hovedsakelig passive tiltak, et eksempel er støtten som gis til investering i stålkjøl for å beskytte fartøyet ved en grunnberøring. Det er unntak, støtten som gis til fagsamlinger for rederi er jo et aktivt tiltak. Den økonomiske støtten forsikringsselskapene tilbyr adresserer et aspekt ved drivkraften fiskerne har til å gjennomføre de ulike tiltak. Særlig Tromstrygd sin premierabatt for sikkerhetsnivået på fartøyet adresser det økonomiske aspektet helt spesifikt. De øvrige økonomiske støtteordningene, bonus for skadefri seilas og utdeling av selskapets overskudd i år med lave skadetall, er det ingen antydninger til at har en proaktiv effekt. Det er også gitt

[Skriv her]

uttrykk for at fiskerne ofte reparerer skader selv heller enn å involvere forsikringsselskapet noe bonusordningen potensielt kan bidra til.

Et annet aspekt ved sjøforsikringsselskapenes betydning for sikkerhet i fiske går på fiskernes valg av fartøy. Forsikringsselskapene er motvillige til å forsikre eldre trebåter og båttyper de har erfart er dyre å reparere på om en skade skulle oppstå. Høyere forsikringspremie er middelet selskapene benytter for å sørge for at for dem ugunstige arbeidsplass faktorer skilles ut. Kunnskapen og kompetansen knyttet til trebåter er nedadgående så slik sett er forsikringsselskapenes motvilje et bidrag til sikrere arbeidsplasser.

Bidragene sjøforsikringsselskapene gir inn mot medlemmenes etterlevelse av HMS regelverket er varierte. Fartøyshåndbøkene de alle tidligere delte ut var et bidrag til det rent organisatoriske, men medførte at mange fisker inntok en svært reaktiv og passiv tilnærming til sikkerhetsstyring. Sjøforsikringsselskapene har reagert på dette og arbeidet for å initiere en aktiv tilnærming hos sine medlemmer gjennom å ta bort den hvileputen fartøyshåndboken representerte. Deres kommunikasjon har også forsøkt å fremme en forståelse for at sikkerhetsstyring og systematiseringen av det vil løfte sikkerhetsarbeidet inn i en aktiv sfære. Dette bidraget har hatt blandet suksess. Hadde sjøforsikringsselskapene vært eneste tilbyder av sikkerhetsstyringssystem kunne nok effekten vært større, men også Norges Fiskarlag tilbyr fartøyshåndbøker. Tilnærmingen til Tromstrygd sikkerhetsstyring og etterlevelse av regelverket er vesentlig mer omfattende enn hos de andre sjøforsikringsselskapene i denne undersøkelsen. Tromstrygdskolens tilblivelse var tidligere enn innførselen av kontrollert selv-regulering i den mindre fiskeflåten det har likevel utviklet seg til å at regelverk, etterlevelse og tilnærmingen til det er blitt en essensiell del av skoledagen. Det vis ser konturene av her er forsikringsselskapers oversettelses arbeid. Deres tilpassing av systemene de tilbød medlemmene viser hvordan innrulleringen ble hensyntatt. Innrulleringen fartøyshåndbøkene la til rette for var en passiv tilnærming til regelverkets intensjon og det ble adressert av sjøforsikringsselskapene. Tromstrygd var tregest i klassen og holder fremdeles fast i fartøyshåndbøkene, men tilbyr digitale løsninger ved siden av. Noe av årsaken til Tromstrygds strategi er trolig knyttet til medlemsmassens alderssammensetning.

Erfaringsutvekslingen som foregår på Tromstrygds skolen trekkes fram av informantene, både den mellom selskapet og medlemmene, og den fiskerne imellom.

[Skriv her]

Tromstrygd søker gjennom skolen og timeplanen å styre fiskernes dialog og erfaringsutveksling til å omhandle de faktorene de vil sette søkelyset på. Personssikkerhet er et tema som er en del av timeplanen hvert år ifølge selskapet. De utrygge handlingene søkes adressert mellom likesinnede, mellom de som har likt erfaringsnivå og mellom de som har erfart risikoen og de som ikke har. Denne måten å adressere utrygge handlinger på verdsettes av fiskerne, dessverre vet vi lite om den reelle effekten. Det er ikke alle som deltar på Tromstrygds skolen en rimelig antagelse er at det ikke er de som trenger det mest som faktisk stiller til første time.

5.1.2 Sjøforsikringsselskapenes bidrag til myndighetenes sikkerhetsarbeid

Gjennom Cefor sitter forsikringsbransjen på omfattende skadestatistikk for både fartøysskader og personskader. Cefor var som vi har sett tidligere bygd opp for å drive med juridisk arbeid for sine medlemmer, dette aspektet ved organisasjonen er tonet ned, men den juridiske kompetansen i organisasjonens administrasjon er fremdeles sterk. Cefor er en av partene som utformer den nordiske forsikringsplanen som angir vilkårene sjøforsikringsselskapene baserer seg på. Cefor har kommet med innspill til myndighetene gjennom høringsuttalelse i forskriftshøringer. Disse uttalelsene har hovedsakelig omhandlet vage formuleringer og det Cefor anser vil kunne by på juridiske vanskeligheter. Det hender dog også at innspillene omhandler følgene forskriften vil kunne ha for fiskerne. Gjennom Arbeidsgruppen har Cefor bidratt til å sette fokus på sikkerhetsproblematikker de ser utvikler seg i skadestatistikken. Deres innspill er klart reaktivt fundert og omhandler i stort organisatoriske faktorer. Eksempelet med hvordan de tok opp en problemstilling knyttet til en økt forekomst av branner fra ovner som vi så ovenfor illustrerer også en del av dynamikken i Arbeidsgruppen. Cefor tok opp det økte forekomsten av branner meldt inn av sjøforsikringsselskapene og søkte løsning på problemet gjennom å få innført kontroll med ovner som en del av sjekklistene for kontroll. Statistikken, som jo i Reason sitt vokabular er et reaktiv målestokk, vil Cefor ha avhjulpet gjennom å få det inn som et sjekkpunkt i sjekklistene. En annen aktør i debatten, Norges fiskarlag, foreslo en kampanje fra sjøtrygdslagene omkring problematikken. De to aktørenes tilnærming er svært ulik.

Cefor adresserer organisatoriske faktorer som forskrifter og de lokale arbeidsplassfaktorer som påpekning av den forhøyde forekomsten av branner er et eksempel på. Som vi husker fra et sitat fra en representant fra Sjøfartsdirektoratet er hele

[Skriv her]

forsikringssektoren representert i Arbeidsgruppen, fra Cefor sitt overordnede bilde til Bud og Hustad som har vært og pratet med fiskeren og besiktiget skaden. Referatene fra Arbeidsgruppen maler et bilde av en aktør som er opptatt av å gjøre noe med holdningene til sikkerheten blant fiskerne. Det søkes å adressere utrygge handlinger gjennom holdningskampanjer. Et arbeid forsikringsselskapene i Arbeidsgruppen har vært en viktig drivkraft i. Myndighetenes holdningskampanjer blir videreformidlet gjennom blant andre sjøforsikringsselskapene.

Som oversetter mellom fiskere og myndigheter er forsikringsbransjen en aktør med en sterk støtte til Sjøfartsdirektoratets tilnærming til sikkerheten i fiskeflåten. Som vi har sett skjer dette gjennom arbeidet med forskrifter, kampanjer, etterlevelse og innrulling. Ovenfor Fiskeridirektoratet er tonen en annen her er det fiskernes agenda som er førende.

Bud og Hustad sitt påvirkningsarbeid overfor Fiskeridirektoratet og Sjøfartsdirektoratet vedrørende paragrafbåter adresserer organisatoriske faktorer. De har ønsket å ha det som tema i Arbeidsgruppen siden 2009 og har fortsatt driv i 2021. Begrunnelsen for viktigheten av å gjøre noe med et regelverk som leder fiskerne til å bygge denne typen båter er ikke forankret i kunnskap om faren slike båter representerer, men holdninger og verdivurderinger de deler med fiskerne. At et av Bud og Hustad sine fartøy gikk ned, en paragrafbåt, har forsterket deres forpliktelse til saken. Ulykkes granskningen avdekket svakheter i kontrollen med stabilitetsberegningene innad i Sjøfartsdirektoratet, men ikke at det er latente underliggende forhold knyttet til paragrafbåter som sådann (Havarikommisjonen, 2021). Det er et rom for å hevde at disse typene fartøy som strekker på bredde og høydedimensjoner i forhold til lengden må kompensere for dette med stabilitetsfremmende tiltak, hvilket kan ses som en svakhet og et mulig latent forhold. Hvordan dette møte mellom holdninger og idéer om hvordan et fartøy skal se ut og hva som faktisk kan opprettholde kravene til stabilitet er interessant, men går utenfor rammen av dette arbeidet. Forsikringsbransjens standhaftighet i saken tyder på likefullt på en sterk forpliktelse om enn kunnskapsgrunnet speilet i deres kommunikasjon om saken er svakt.

[Skriv her]

5.2 Aktørsamarbeid

5.2.1 Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten

Lindøe (2007) beskriver en mangelfull til ikke eksisterende dialog mellom næringsaktørene og reguleringsmyndigheter i fiskerinæringen. Dette har endret seg siden 2007. Initiativet fra Sjøfartsdirektoratet som ledet fram til dagens samarbeidsforum, Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten, har bidratt til å utvide kontakten mellom næring og myndigheter utover arbeidet i Arbeidsgruppen, som en informant fra Sjøfartsdirektoratet sa, «de vet hvem de kan ringe».

Da Arbeidsgruppen ble startet i 2008 var det for å adressere og få satt søkelys på det store antallet personulykker i fiskeflåten. Midler og mål ga retning og driv i arbeidet. Samarbeidet framstår som effektivt og godt, måloppnåelsen er middels. Gruppen lyktes best med utformingen av HMS kampanjer og utarbeidelsen av informasjonsmateriell og en ny plattform. Materiell som rettet seg mot utrygge handlinger og lokale arbeidsplassfaktorer. Det er et utbredt syn blant aktørene i Arbeidsgruppen at holdninger er av stor betydning for sikkerheten i fiskeflåten. Blant delmålene er organisatoriske faktorer også inkludert, men Arbeidsgruppens makt til å endre organisatoriske faktorer er klart begrenset. Arbeidet med sikkerhetsopplæringen kan illustrere dette. Arbeidsgruppens delmål 5 var sikkerhetsopplæringen, Sjøfartsdirektoratet var eneste deltaker i gruppen. Utenfor Arbeidsgruppen etablerte Sjøfartsdirektoratet en egen arbeidsgruppe som skulle utvikle sikkerhetsopplæring i tråd med de internasjonale konvensjonene. Rapporter fra dette arbeidet ble presentert i Arbeidsgruppens møter av de som var part i begge gruppene. Sikkerhetsopplæringen og ønskene for dens utforming blir diskutert i Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten og deres synspunkter blir oversendt gruppen som arbeider med utformingen av emneplaner, oppdateringskrav og aldersgrenser for sikkerhetsopplæringen. Innspillene fra Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten inneholdt to hovedpunkter, HMS og vernearbeid måtte inkluderes i sikkerhetsopplæringen. Og en todeling av opplæringen bør avgrenses på fartøyslengde slik at det ene kurset er innrettet mot fartøy under 15 meter. Som vi har sett har sikkerhetsopplæringen tatt inn over seg disse ønskene i svært liten grad.

Vi har sett at både enkelt individer og ledelsesvervets rundgang har vært av stor betydning for samholdet, retningen og driven i Arbeidsgruppen. Enkelte aktører antyder at de ser an møteprogrammet og om det er punkter innenfor deres kompetanse og interessefelt før de melder seg til møter. Den manglende forpliktelsen som ligger bak, både

[Skriv her]

på organisasjonsnivå og individnivå svekker det Reason kaller den indre motoren i sikkerhetsarbeidet. Enkelt individers indre motor er blant flere faktorer som etter min vurdering er grunnen til at samarbeidsforumet fremdeles er aktivt. Samarbeidet hviler tungt på det deres forpliktelse.

Det er disse enkeltindividene som holder gruppen samlet i perioden hvor samarbeidet bærer preg av å være en informasjonskanal for Sjøfartsdirektoratet til næringen, dialogen er borte. Min informant fra Norges fiskarlag framholdt at et attributtene ved Arbeidsgruppen var muligheten til å spille inn på regelverksarbeid før det ble sendt på høring, var det kommet så langt så mente han at påvirkningsmuligheten var svært liten (intervju, Norges fiskarlag, 20.04.2022). I denne perioden blir regelverksendringer presentert fra Sjøfartsdirektoratet og all dialog om innfasingsordninger eller lignende avvist. Den utviklingen i Sjøfartsdirektoratets styrke sammenlignet med den prøvende og forsiktige starten er trolig en også en medvirkende faktor til samarbeidsforumets vanskelige periode.

Den nye given Arbeidsgruppen har hatt siden 2020 henger også sammen med flere faktorer. Pandemiens inntog i Norge mars 2020 forandret på arbeidet i Arbeidsgruppen. Og også hos de ulike aktørene. Mindre reisevirksomhet og hyppigere bruk av nettplattformer for møtevirksomhet har økt møtehyppigheten i Arbeidsgruppen og nye medlemmer er kommet til. At gruppen har involvert seg i et konkret prosjekt som flere av aktørene også arbeider med utenom Arbeidsgruppen har bidratt til den nye given.

Sikkerhetstilrådingene fra SHK sin temarapport om teinefiske, omtalt tidligere, anbefalte Sjøfartsdirektoratet å gjøre to ting. Vurdere å innføre krav til nødstopp på framdrift for fiskefartøy under 15 meter. Og fra sikkerhetstilråding SJØ nr.2020/01T å

«i samarbeid med samarbeid med organisasjoner som er involvert i forebyggende sjøsikkerhetsarbeid, å se nærmere på hvilke tiltak som kan iverksettes for å øke bruken av sikkerhetsutstyr for teinefiskere, som flyteutstyr, redningsleider og sikkerhetsline» (Havarikommisjonen, 2020).

At denne siste uteblir fra referatene fra Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten kan indikere et skifte i hvordan gruppen søker å løse sikkerhetsutfordringen i fiskeflåten under 15 meter. I den første perioden var det i Arbeidsgruppen et sterkt fokus på holdningskampanjer og informasjonsarbeid knyttet til risikovurderinger og stabilitet. De siste referatene og

[Skriv her]

neglisjeringen av sikkerhetstilråding SJØ nr.2020/01T kan indikere et skifte mot å i større grad se teknologi som en løsning på sikkerhetsutfordringen i fiskeflåten. Teknologien en sikkerhetsline utgjør er enkel og svært effektiv.

Den nevnte undersøkelsen til Lindøe fra 2007 beskriver også en fiskerinæringen som består av uorganiserte næringsaktører og en reguleringsmyndighet uten makt eller insentiver til å håndtere informasjon om utrygge forhold på en måte som leder til samordnede tiltak (Lindøe, 2007, s. 35). Arbeidsgruppen for HMS i fiskeflåten har avhjulpet noe av denne problematikken. Felles front i HMS arbeidet og bedret håndtering av informasjon om utrygge forhold som jeg finner representerer en klart positiv utvikling fra situasjonen Lindøe beskriver.

5.2.2 Fiskeridirektoratets uteblivelse

Fiskeridirektoratet begrunner deres fratreden med ressursprioriteringer, aktuelt personell ble vurdert å være de med fartøyserfaring. I denne perioden hadde Fiskeridirektoratet lite slikt personell og stort behov for disse personell ressurser internt (Fiskeridirektoratet, personlig kommunikasjon, 23.05.2022). Det ses også i sammenheng med at,

«(...) vi forvalter de marine ressursene, og, og da er det kanskje ikke så mye som vi, altså, hva vi kan, egentlig, altså, hva vi skal og hva vi kan gjøre med sjøsikkerhet» (intervju, Fiskeridirektoratet , 27.04.2022).

Fiskeridirektoratets sorti fra Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten og deres begrunnelse viser at direktoratet mangler en indre motor, en drivkraft i sikkerhetsarbeidet. Reason sin forklaring på hva en slik indre motor består av – forpliktelse, kompetanse og kunnskap – kan belyse problemstillingen.

Forpliktelse (commitment) består av to elementer, ressurser og motivasjon. Som en av informantene i direktoratet påpeker var det lite personell som innehadde den fartøyserfaringen Fiskeridirektoratet vurderte som et viktig kriterie for å kunne delta i Arbeidsgruppen. Denne vurderingen skiller seg fra hvordan de andre organisasjonene vurderer det, representanten fra Norges kystfiskarlag har eksempelvis ingen erfaring fra fiske. At fiskeridirektoratet trekker seg så fort ut av samarbeidet tyder også på svak motivasjon for deltakelse. Fiskeridirektoratet manglet en forpliktelse til sikkerhetsarbeid.

[Skriv her]

Vurderingen av at Fiskeridirektoratet hadde lite aktuelle personellressurser peker også hen til manglende kompetanse, den andre bestanddelen i Reasons motor. Fiskeridirektoratet er innrettet mot ressursforvaltning og det er som Windle (2007) viser utbredt i mange land å skille ressursforvaltning fra HMS forvaltning. Kompetanse kan også ses på som makten eller evnen til å gjøre noe med sikkerheten. I dette lyset blir Fiskeridirektoratets nedprioritering av Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten en nedvurdering av betydningen ressursforvaltningen har for sikkerheten i ressursuttaket. Thorvaldsen et al. (2022) har undersøkt dette fenomenet og finner i sin casestudie at separasjonen av ressursforvaltning og sikkerhetsreguleringer kan ha negative konsekvenser for fiskeres HMS slik det er funnet innen andre forvaltningsområder.

Kunnskap er en begrenset oversettelse av termen Reason bruker, cognisance, bevissthet er også en del av bilde. Fiskeridirektoratets bevissthet har vært begrenset til det de har hatt jurisdiksjon over, konsekvensene og følgene der av har de neglisjert. Debatten om paragrafbåter er en illustrasjon på det samme. Forsikringsselskapene blir møtt med at det er ikke Fiskeridirektoratet som sier hvordan båtene skal se ut, de setter kun rammen for hvordan forvaltningen av ressursene skal være. Helse, miljø og sikkerhet er utenfor ansvarsområdet og det er utenfor Fiskeridirektoratets myndighet.

Dette skillet som er mellom Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet har blitt mindre etter flyttingen av Sjøfartsdirektoratet til Haugesund. Etter en lang prosess og mye arbeid har Fiskeridirektoratet tatt inn Sjøfartsdirektoratets regelverk som en del av kravene for tildeling av ervervstillatelse, godkjent fartøyinstruks må forvises (Fiskeridirektoratet, personlig kommunikasjon, 23.05.2022). Et klart bidrag til sikkerheten i samsvar med en sikkerhetstilråding fra SHK etter forliset av Marina (SJØ nr.2009/25T) og utvisking av latente forhold på organisatorisk nivå.

5.3 Reguleringer

5.3.1 Fartøyforskrift

Naturlig nok ble fartøyforskriften veldig godt mottatt av forsikringsselskapene. Kravet om førstegangskontroll innebar at det offentlige administrerte en full gjennomgang av sjøforsikringsselskapenes portefølje i segmentet 8-10,67 meter som også ble bekostet av fartøyeierne. Den periodiske kontrollordningen som fartøyene nå er blitt en del av,

[Skriv her]

uavhengig av om det er egenkontroll eller hos godkjent foretak, gir også sjøforsikringsselskapene vedvarende forsikring om fartøyene i porteføljens trygghet.

Fiskerne og fiskerierorganisasjonene sin motstand mot fartøyforskriften var i stort økonomisk motivert. Fiskerne intervjuet som del av denne undersøkelsen var alle fornøyde med ordningen. Det gav trygghet å vite at fartøyet hadde god stabilitet og hvilke lastegrenser man kunne operere innenfor. De var klare på at det gikk ut over økonomien, men i sum glade for å ha fått stadfestet en trygg arbeidsplattform og rammene for trygg drift. Den økonomiske belastningen så vi var en del av vurderingsgrunnlaget til Sjøfartsdirektoratet med de lave driftsmarginene i fiskeflåten under 11 meter er det klart rimelig. Likefullt blir grensedragningen på åtte meter møtt med undring.

Sett i lys av den forenklete versjonen av Reason sin modell er fartøyforskriften et tiltak som adresserer lokale arbeidsplassfaktorer og mulige latente forhold som dårlig stabilitet eller rustne bunn gjennomføringer. Forskriften er klart drevet fram av reaktive målestokker, med SHK rapporter fra flere ulykker og ikke minst Sjøfartsdirektoratets begrunnelse i ulykkesomfanget i denne flåtegruppen. Tiltaket unnlater å adresse et særlig moment ved ulykkesdataene nemlig alenefiskernes høyere risiko for å omkomme på havet. At fartøyforskriften adresserer latente forhold som også er til stede for alenefiskerne og deres fartøy bidrar til økt sikkerhet. Det er dog aspekter ved forskriften som igjen etterlater alenefiskeren for seg selv. Ved å sette grensen for periodisk kontroll ved 9 meter vil de med fartøy under denne lengden bli overlatt til egenkontroll som eneste sikkerhetsbarriere, de under 8 meter er også uten førstegangskontrollen. Mindre fartøy har gjerne færre ombord. Fiskerens forpliktelse til sikkerhet kan lede ham til å oppsøke andre for å få en fornyet vurdering. Det vil likevel kreve noe ekstra av alenefiskeren. Slik Reason ser det er forpliktelse forankret i to elementer motivasjon og ressurser. Ressursene begrenser seg ikke til økonomiske ressurser, men fiskernes økonomisk baserte motstand og driftsmarginene i flåtesegmentet understreker dets betydning som igjen understreker at alenefiskeren er uten sikkerhetsnett. Når en fartøyskontroll innebærer gjennomgang og kvalitetsvurderinger av en rekke ulike momenter ved fartøyet overlates mye til fiskerens kompetanse og kunnskap på felter de ikke nødvendigvis er kompetente på. Spekteret av hva som kontrolleres ved en egenkontroll understreker poenget; renhold, pumper, motor, lenseporter, gassfyrte anlegg, nødstop, slokkeanlegg, brannslukkere, radio, styreanordning og rorindikator, og en generell tilstandskontroll av EL-anlegg (Sjøfartsdirektoratet, 2022a). Det er verdt å minne om at det

[Skriv her]

er jakten på havets ressurser som står for fiskerens inntjening hvilket medfører at en rasjonell aktør vil legge hoveddelen av sin energi i å utvikle den kompetansen og kunnskapen.

Fra funnene og figur 19 og 20 så vi en tydelig økning i fartøygruppen under åtte meter etter at fartøyforskriften ble innført i 2014. Uten å gå inn i en spekulasjon over motiv eller årsaksforhold er det vært å påpeke at forekomsten av paragrafbåter er et velkjent fenomen. Sjøfartsdirektoratet burde forvente at innførselen av fartøyforskriften kunne lede til tilsvarende migrasjonen til flåten utenfor førstegangskontroll. Økningen i fiskeflåten under åtte meter sannsynliggjør en økning i ulykker i dette segmentet og svekker Sjøfartsdirektoratets økonomiske argument. Førstegangskontrollen og kravet til stabilitetsberegninger var ment å luke ut fartøy med dårlig stabilitet som vi vet har vært årsak til en rekke havari. Når grensedragningen gir en økning i antallet fartøy utenfor førstegangskontroll utlignes noe av sikkerhetsgevinsten.

5.3.2 Sikkerhetsopplæring

Sikkerhetsopplæringen er terskelen inn i yrkesfiske, dessverre utnyttes ikke muligheten det innebærer til det fulle. Som vi har sett har ønsket om fleksibilitet, holdninger om hva et sikkerhetskurs er og manglene vilje til å bekoste tilpasset opplæring på fiskerne svekket nedlagt arbeid for å adressere særlige utfordringer i fiske. Sikkerhetsopplæring er innrettet mot utrygge handlinger og søker å gi deltakerne ferdigheter og kunnskap om «hva er det du må kunne hvis det går galt» (intervju, Sjøfartsdirektoratet, 11.05.2022). Det er i utgangspunktet et passivt, men proaktivt tiltak. Det gjør lite for å hindre at noe går galt, men ruste fiskerne til å håndtere det når det går galt.

HMS delen av sikkerhetsopplæringen, som var ønsket av næringen og Arbeidsgruppen for HMS i fiskeflåten, flytter opplæringen i retning av å være et mer aktivt tiltak. Det adresserer hva man gjør for å hindre at det skal gå galt. Innretningen på opplæringen mot utrygge handlinger gir fiskerne uttrykk for at de vil utvide til også å gjelde lokale arbeidsplass faktorer.

«Kravet om sikkerhetskurs er jo der, men det kan godt hende at det er enkelte ting på det sikkerhetskurs som skulle vært vridd litt annerledes for fiskere. Før var det jo eget for fiskere, det heter vel egentlig at det er det nå og, men repetisjonskursene er

[Skriv her]

jo akkurat det samme om du skal som mannskap på en stor fraktesbåt eller om du skal drifte din egen fiskerbåt. Og det er klart, det er veldig lite på de sikkerhetskursene som går på hvordan forholdene er ombord på en trettifemfots sjark. Det går stort sett på det, sånn som det er på de store båtene med egne røykdykkerlag og store brannslanger og medisinskrinn som er like stor som en trettifemfots båt, nesten» (intervju, fisker 4, 20.05.2022).

Det næringen valgte å bruke de fire timene de fikk til rådighet til var ulykkesstatistikk og holdninger det de fylte en av bolkene med. Det knytter an til den sterke troen på at holdninger en viktig årsaks faktor i ulykker og slepphendt sikkerhetsarbeid. Den andre bolken ble satt av til stabilitet og kantring, en problematikk SHK hadde advart om og som tilslutt ble søkt avhjulpet med fartøyforskriften. Det er ikke slik at fartøyforskriften og stabilitetsberegningen hele flåten måtte gjennomføre fjernet stabilitetsproblematikken som en sikkerhetsutfordring. Mye er fremdeles avhengig av fiskeren, overlast er et valg og stabilitetsplakaten som skal være slått opp ombord bedrer kunnskapen og sikkerhetsopplæringen søker å bedre kompetansen. Den siste bolken næringen fikk fylle med innhold ble avsatt til ASH-forskriften. Som vist i funnmateriale er læringsmålene for denne bolken at fisken skal kunne gjennomføre enkle risikovurderinger og sjekklister for uanmeldt inspeksjon av fiskefartøy. Det er overraskende at næringen her bygger opp under den kontrollerte selv-reguleringen, det gis faktisk opplæring i det. Innspillene fra Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten antas å ha spilt en rolle her.

[Skriv her]

6 Avslutning/konklusjon

Denne undersøkelsen har søkt å finne mulige veier mot et sikrere yrkesfiske, med særlig fokus på alenefiskeren. For å belyse problemstillingen har jeg forsøkt å svare på disse forskningsspørsmålene:

- Sjarkfiske er en farligere arbeidsplass enn de fleste, hva har fremmet og hva har hemmet arbeidet med å skape et effektivt HMS regelverk for den mindre kystfiskeflåten?
- I hvilken grad har samarbeidsforumet bidratt til en aktiv, målrettet og lærende innsats for å vedlikeholde og utvikle regelverket, og hva har hindret endring?
- Hvordan bidrar forsikringsselskapene til å fremme sikkerheten i fiske og forståelsen mellom fiskere og myndigheter?

Gjennom intervjuer og dokumentanalyser har det blitt gjennomført en kartlegging av sentrale aktører, regelverk og Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten sitt arbeid. Undersøkelsen viser at sjøtrygdslagene er en sentral aktør i sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten. De gjensidige selskapenes tilnærming til sikkerhetsarbeidet er tilpasset medlemsflåtenes og medlemmenes sammensetning. Sjøforsikringsselskapene opererer i rommet mellom fiskere og myndigheter, de bidrar til fiskernes etterlevelse av HMS regelverket og fremmer bruk av risikovurderinger og sikkerhetsstyringssystemer i tråd med dets intensjon. Som oversetter mellom fiskere og myndigheter er det myndighetenes budskap som sterkest opptar sjøforsikringsselskapene. Den delen av kommunikasjonen som går fra fiskerne til myndigheter har gjerne form av skadestatistikk eller tips til hvordan myndighetenes kommunikasjon bør tilpasses for å treffe målgruppen mest effektivt.

Som sjøforsikringsselskapene aktive i Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten og har vært en viktig aktør for opprettholdelsen av samarbeidet og for utformingen av kommunikasjonen mot fiskerne. De har lite kapasitet til å drive fram prosjekter, men bidrar både med ressurser og støtte, de er derfor en viktig aktør i utviklingen av sikkerhetsteknologi. Sjøtrygdslagenes uttalte forpliktelse ligger hos medlemmene, deres virke som oversetter antyder en lettere paternalistisk tilnærming.

[Skriv her]

Undersøkelsen finner også at Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten er en del av et tettere samarbeid mellom næringsaktører og myndigheter innenfor fiskeri som har utviklet seg over de siste femten årene. Sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten er vesentlig endret som en følge av nytt HMS regelverk og Arbeidsgruppens proaktive arbeid for å bygge opp rundt det. Til tross for denne utviklingen er det rom for forbedringer. Utnyttelsen av samarbeidsforumets potensiale begrenses av medlemsorganisasjonenes interne prioriteringer hvor helse, miljø og sikkerhet ikke får første prioritet. Avhengigheten av enkeltindividers forpliktelse og indre motor for sikkerhetsarbeidet er påfallende. Internt i Arbeidsgruppen har rullerende lederskap med tidvis uegnede ledere svekket driven i arbeidet. Gruppens tidlige fase med klare mål og avsatte midler har formet samarbeidet til å søke inn i praktiske oppgaver heller enn å takle grunnleggende problemstillinger. Utviklingen har blitt forsterket av Sjøfartsdirektoratets nedprioritering av Arbeidsgruppen som aktør når det gjelder regelverksarbeid. Det er tendenser til en reaktiv tilnærming som bør motarbeides.

En vesentlig svekkelse av sikkerhetsarbeidet skyldes sentrale aktørers uteblivelse fra samarbeidsforumet. Deres sorti og tilbakekomst kan leses som både høyere politiske prioriteringer og varierende individuell forpliktelse. En uvilje i forvaltningen mot å se utover sitt domene og å se ting i sammenheng har fått uheldige konsekvenser. Dette er gjeldene både for samarbeidet mellom direktoratene og for Fiskeridirektoratets uteblivelse fra samarbeidsforumet.

HMS reguleringer basert på kontrollert selv-regulering for fiskeflåten har hevet sikkerhetsarbeidet i fiske. Reguleringene har bidratt til en sterk nedgang i ulykkes risikoen og fått løftet fram sikkerhetstenkning, men fremdeles dør for mange på havet. Spekteret av momenter dekket av HMS regelverket er vidt. På grunn av økonomiske prioriteringer og tilpasninger til næringens behov er reguleringene svake på enkelte områder. Effektene av begrensninger i regulerings omfang framstår som undervurdert og svekker tiltakenes sikkerhetsgevinst. Dette gjelder både fartøyforskriftens grensedragning ved åtte meter og tilpasningen av sikkerhetsopplæringen for å ivareta fleksibiliteten for fiskerne.

Veien videre

Sikkerhetsarbeidet og samarbeidet i næringen har bedret seg betraktelig de siste femten årene, men det er rom for forbedringer. Funnene fra denne undersøkelsen tyder på at det

[Skriv her]

bør gjøres endringer i både fartøyforskriftens grensedragning og utformingen av sikkerhetsopplæringen. En lite kostnadskrevende endring som vil kunne lede til bedring av sikkerhetsarbeidet er utviklingen av et bedre samarbeid. Bedre samarbeid mellom ulike organisasjoner og ansatte med ulike holdninger og driv og forpliktelse kommer ikke av seg selv. Det krever en ledelse som får til endringer på tvers av organisasjonene.

Sjøfartsdirektoratet synes å peke seg ut som den som bør ta ledelsen og ansvar for gjennomføring.

Denne undersøkelsen har omhandlet samarbeid knyttet til sikkerheten i fiske. Grunnet omfangsbegrensninger er det aktører som ikke er blitt berørt i tilstrekkelig grad. En naturlig oppfølging av denne undersøkelsen vil være å se nærmere på andre sentrale aktørers betydning for sikkerheten i fiske.

Arbeidet med denne oppgaven vurderes til å ha hatt minimal påvirkning på miljøet.

[Skriv her]

7 Litteraturliste

- Lov om arkiv, (1999). <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1992-12-04-126>
- Asplan Viak. (2009). *Evaluering av utflytting av statlif virksomhet - Sjøfartsdirektoratet*.
https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fad/vedlegg/tilsynsevaluering_sjofartsdirektoratet.pdf
- Aven, T. (2015). *Risk Analysis*. Wiley.
- Aven, T. (2020). *The science of risk analysis - foundation and practice*. Routledge.
- Bakka, D. (2011). *100 years - Reflections*. Cefor.
<https://www.cefor.no/globalassets/documents/about-cefor/history-pdf/cefor-centennial-book.pdf>
- Bud og Hustad Forsikring. (2011). *Årsberetning og regnskap 2010*.
<https://www.budoghustad.no/uploads/files/Arsrapporter/aarsrapport bud hustad 2010.pdf>
- Bud og Hustad Forsikring. (2012). *Årsberetning og regnskap 2011*.
<https://www.budoghustad.no/uploads/files/Arsrapporter/aarsberetning og regnskap 2011.pdf>
- Bud og Hustad Forsikring. (2014). *Årsberetning og regnskap 2013*.
<https://www.budoghustad.no/uploads/files/Arsrapporter/AArsberetning og regnskap 2013.pdf>
- Callon, M. (1984). Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieuc Bay. *The sociological review*, 32(1_suppl), 196-233.
- Cefor. (2011). *Høring sjarkforskriften*. Sjøfartsdirektoratet.
<https://www.sdir.no/contentassets/b5fce548075b4e37a67de97e64c230e7/vedlegg-3a-horingskommentarer-forste-horing.pdf?t=1654069785970>
- Cefor. (2022a). *Coastal and Fishing Vessels Forum*. Retrieved 25.05.2022 from <https://www.cefor.no/about-cefor/organisation/forums/coastal-and-fishing-vessels/>
- Cefor. (2022b). *Mission*. Retrieved 25.05.2022 from <https://www.cefor.no/about-cefor/mission/>
- Cefor. (2022c). *Purpose*. Retrieved 25.05.2022 from <https://www.cefor.no/about-cefor/purpose/>
- Finstad, B.-P., & Holm, P. (2013). Aldri mer 18. april!
- Fiskeridirektoratet. (2021, 21.10.2021). *Flere unge og kvinnelige fiskere*. Retrieved 05.06.2022 from <https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Nyheter/2021/flere-unge-og-kvinnelige-fiskere>
- Fiskeridirektoratet. (2022a, 03.01.2022). *Fiskermanntallet*. Retrieved 05.06.2022 from <https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Tall-og-analyse/Fiskere-fartoy-og-tillatelser/Fiskermanntallet/fiskere-fra-manntallet>
- Fiskeridirektoratet. (2022b). *Om oss*. Retrieved 04.06.2022 from <https://www.fiskeridir.no/Om-oss/Strategi-og-satsinger>
- Lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven), (1990).
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1989-06-16-69>
- Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip, (2005). <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-01-01-8>
- Forskrift om bygging og utrustning av fiske- og fangstfartøy fra 6m og opptil 15 største lengde, (1992). <https://lovdata.no/dokument/SFO/forskrift/1991-10-15-708>

[Skriv her]

- Forskrift om fiskefartøy med største lengde under 15 meter, (2013).
<https://lovdata.no/forskrift/2013-11-22-1404>
- Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere, , (1989).
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1989-02-10-88>
- Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv., (2017).
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-12-16-1770>
- Forskrift om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger, (2008).
<https://lovdata.no/dokument/SFO/forskrift/2008-03-14-306>
- Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, og flyttbare innretninger, (2015).
<https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2014-09-05-1191>
- Færden, K. (1967). *Forsikringsvesenets historie i Norge 1814-1914*. Wesmanns skandinaviske forsikringsfond.
- Gullestad, P. (20.05.2021, 20.05.2021). *Fra fritt fiske til struktruordninger - er fortsatt struktrurering av fiskeflåten nødvendig?* Retrieved 05.06.2022 from
<https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/Tema/Informasjon%20om%20kvotesystemet/fra-fritt-fiske-til-strukturordninger>
- Hansen, S. H., Wenche Lamo. (2003, 13.05.2003). *Flytting av Sjøfartsdirektoratet*. NRK. Retrieved 29.05.2022 from <https://www.nrk.no/rogaland/flytting-av-sjofartsdirektoratet-1.233080>
- Hanssen, G. H. (2022a, 07.04.2022). *15 prosent premierabatt fra Tromstrygd*. Retrieved 23.05.2022 from <https://tromstrygd.no/2022/04/07/15-prosent-premierabatt-fra-tromstrygd/>
- Hanssen, G. H. (2022b, 07.04.2022). *Ønsker færre personskader i fiskebåten*. Tromstrygd. Retrieved 19.05.2022 from <https://tromstrygd.no/2022/04/07/onsker-faerre-personskader-i-fiskebaten/>
- Harsnes, P. A. (2010). *100 år i storm og stille: Bud og Hustad Forsikring gjensidig: 1910-2010*. Bud og Hustad Forsikring.
- Havarikommisjonen. (2009a). *Rapport om undersøkelse av arbeidsulykke om bord i fiskefartøyet Bjørnar LM 4887 5 nautiske mil vest av Godøy 10. Juli 2008* (Sjøfart rapport 2009/03, Issue. S. havarikommisjon.
<https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2009-03>
- Havarikommisjonen. (2009b). *Rapport om undersøkelse av sjøulykke fiskefartøyet Marina, LK6603, forlist nordvest av Anda fyr 2. mars 2009*.
<https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2009-05>
- Havarikommisjonen. (2012). *Rapport om forlis av M/S Øygar ved Røst 4. februar 2011*.
<https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2012-04>
- Havarikommisjonen. (2020). *Temarapport om teinefiskeulykker (2020/03)*. (Sjø, Issue 03).
<https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2020-03>
- Havarikommisjonen. (2021). *Rapport om forlis med fiskefartøyet Fay LEYU/9827619 nordøst av Honningsvåg 28. desember 2019*. <https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2021-01>
- Havarikommisjonen. (2022a). *Om oss*. Havarikommisjonen. Retrieved 31.03.2022 from <https://havarikommisjonen.no/Om-oss>
- Havarikommisjonen. (2022b). *Om oss - saksgang*. Havariskommisjonen. Retrieved 01.04.2022 from <https://havarikommisjonen.no/Om-oss/Saksgang>
- Iversen, A., Isaksen, J. R., Hermansen, Ø., Henriksen, E., Nyrud, T., & Dreyer, B. (2018). *Strukturering i fiskeflåten-Drivkrefter og konsekvenser*. *Nofima rapportserie*.

[Skriv her]

- Jacobsen, B. B. (2008). *På egen kjøl - Nordlys Forsikring Gjensidige 1858-2008*. Nordlys Forsikring Gjensidige.
- Latour, B. (1987). *Science in action: How to follow scientists and engineers through society*. Harvard university press.
- Lindøe, P. (2018). *Risiko, tillit og kontroll - et aktørperspektiv på risikostyring*. Gyldendal.
- Lindøe, P. H. (2007). Safe off Shore Workers and Unsafe Fishermen—a System Failure? *Policy and Practice in Health and Safety*, 5(2), 25-39.
- Loen, R. (2019). *Forsikringer*. Universitetsforlaget.
- McGuinness, E., & Utne, I. B. (2016). Identification and analysis of deficiencies in accident reporting mechanisms for fisheries. *Safety Science*, 82, 245-253.
- McGuinness, E., Aasjord, H. L., Utne, I. B., & Holmen, I. M. (2013a). Fatalities in the Norwegian fishing fleet 1990–2011. *Safety Science*, 57, 335-351.
- McGuinness, E., Aasjord, H. L., Utne, I. B., & Holmen, I. M. (2013b). Injuries in the commercial fishing fleet of Norway 2000–2011. *Safety Science*, 57, 82-99. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ssci.2013.01.008>
- Møretrygd. (2006). *Årsberetning og regnskap for 2005*. <https://moretrygd.no/content/uploads/Dokumenter/Aarsrapporter/regnskap2005.pdf>
- Møretrygd. (2007). *Årsberetning og regnskap for 2006*. <https://moretrygd.no/content/uploads/Dokumenter/Aarsrapporter/regnskap2006.pdf>
- Møretrygd. (2009). *Årsberetning og regnskap 2008*. <https://moretrygd.no/content/uploads/Dokumenter/Aarsrapporter/regnskap2008.pdf>
- Møretrygd. (2010). *Årsrapport 2009*. <https://moretrygd.no/content/uploads/Dokumenter/Aarsrapporter/regnskap2009.pdf>
- Møretrygd. (2014). *Årsrapport 2013*. <https://moretrygd.no/content/uploads/Dokumenter/Aarsrapporter/2013web-pdf.pdf>
- Møretrygd. (2016). *Årsrapport 2015*. https://moretrygd.no/content/uploads/Dokumenter/Aarsrapporter/regnskap2015_002.pdf
- Møretrygd. (2019). *Årsrapport 2018*. <https://moretrygd.no/content/uploads/2016/11/Årsrapport2018.pdf>
- Møretrygd. (2022a). *Brannøvelser om bord*. Retrieved 24.05.2022 from <https://moretrygd.no/content/uploads/2018/07/Ovelser.pdf>
- Møretrygd. (2022b). *Om oss*. Retrieved 23.05.2022 from <https://moretrygd.no/about-moretrygd/>
- Norges-fiskarlag. (2020). *Fiskerioverenskomst og oppgjørsavtaler*. <https://www.fiskarlaget.no/nyttig-info/dokumentarkiv/fiskerioverenskomst-2019-2020-oppdater-pr-2022-2/viewdocument/292>
- Rausand, M., & Utne, I. B. (2022). *Risikoanalyse - teori og metode* (Vol. 2). Fagbokforlaget.
- Reason, J. (2008). *The human contribution - unsafe acts, accidents and heroic recoveries*. Ashgate.
- Reason, J. (2016). *Managing the risks of organizational accidents*. Routledge.

[Skriv her]

- Ryggvik, H. (2008). *Adferd, teknologi og system - en sikkerhetshistorie*. Tapir akademisk forlag.
- Sjøfartsdirektoratet. (2011). *Høring sjarkforskriften*. Sjøfartsdirektoratet.
<https://www.sdir.no/contentassets/b5fce548075b4e37a67de97e64c230e7/vedlegg-3a-horingskommentarer-forste-horing.pdf?t=1654069785970>
- Sjøfartsdirektoratet. (2013a, 09.08.2013). *Endringer for de som ønsker å tilby grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere*. Sjøfartsdirektoratet. Retrieved 30.04.2022 from <https://www.sdir.no/aktuelt/nyhetsarkiv/endringer-for-de-som-onsker-a-tilby-grunnleggende-sikkerhetsopplaring-for-fiskere/>
- Rundskriv - Forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde, (2013b).
<https://www.sdir.no/sjofart/regelverk/rundskriv/forskrift-om-fiske-og-fangstfartoy-under-15-meter-storste-lengde/>
- Sjøfartsdirektoratet. (2014a). *Emneplan Grunnleggende sikkerhetsopplæring*.
<https://www.sdir.no/contentassets/00578fd8559045d5ac466e8af0fcc59d/grunnleggende-sikkerhetsopplaring.pdf?t=1654766773042>
- Sjøfartsdirektoratet. (2014b). *Nytt regelverk for fiskefartøy under 15 meter fra 1. januar 2014*. <https://yrkesfisker.no/globalassets/dokumenter/borsjyre-nytt-regelverk-for-fiskebater-under-15-meter-rettet.pdf>
- Sjøfartsdirektoratet. (2017a, 26.09.2017). *Risikobasert tilsyn*. Retrieved 13.06.2022 from <https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/tilsyn/risikobasert-tilsyn/>
- Sjøfartsdirektoratet. (2017b). *Sikkerhetsstyring på mindre fartøyer*.
<https://www.yrkesfisker.no/globalassets/publikasjoner/Veiledning-om-sikkerhetsstyringsstem-for-fartoy-under-500>
- Sjøfartsdirektoratet. (2019). *Emneplan grunnleggende sikkerhetskurs oppdatering*.
<https://www.sdir.no/contentassets/00578fd8559045d5ac466e8af0fcc59d/grunnleggende-sikkerhetsopplaring-oppdatering.pdf?t=1654758723461>
- Sjøfartsdirektoratet. (2020a, 19.02.2021). *Fartøyinstruks og kontroll*. Sjøfartsdirektoratet. Retrieved 31.03.2022 from https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/fartoystyper/fiskefartoy/fiskefartoy-mellom-8-og-15-meter/fartoyinstruks-og-kontroll/#Om_fartoyinstruks
- Sjøfartsdirektoratet. (2020b). *Strategiplan 2020-2023*.
<https://www.sdir.no/contentassets/8099017512bb4af590a23c1d407a729e/18940-sdir-strategiplan-.pdf?t=1654368909778>
- Sjøfartsdirektoratet. (2022a). *Egenkontrollskjema for fiskefartøy med største lengde fra 8 til 10,67 meter. KS-0317*. <https://www.sdir.no/globalassets/sjekkklister/ks-0317-b-egenkontrollskjema-fiskefartoy-8-1067.pdf?t=1655049623938>
- Sjøfartsdirektoratet. (2022b). *Kontrollskjema for fullstendig kontroll - KS-0322*.
<https://www.sdir.no/globalassets/sjekkklister/ks-0322-kontrollskjema-for-fullstendig-kontroll.pdf?t=1655106170559>
- Sjøfartsdirektoratet. (2022c). *Kontrollskjema for periodisk forenklet kontroll - KS-0319*.
<https://www.sdir.no/globalassets/sjekkklister/ks-0319-kontrollskjema-for-periodisk-forenklet-kontroll-av-fiskefartoy-under-15-meter.pdf?t=1655106102343>
- Sjøfartsdirektoratet. (2022d). *Live ulykkesstatistikk*. Retrieved 05.06.2022 from <https://www.sdir.no/sjofart/ulykker-risiko-og-sikkerhet/ulykkesstatistikk/live-ulykkesstatistikk/>
- Sjøfartsdirektoratet. (2022e). *Om Sjøfartsdirektoratet*. Retrieved 04.06.2022 from <https://www.sdir.no/om-direktoratet/>

[Skriv her]

- Lov om sjøfarten (sjøloven), (1994). <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1994-06-24-39>
- Society for Risk Analysis. (2018). *Society for Risk Analysis glossary*. <https://www.sra.org/wp-content/uploads/2020/04/SRA-Glossary-FINAL.pdf>
- Standal, D., Ratvik, I., & Richardsen, R. (2015). Effekter av strukturering i norsk fiskerinæring.
- Størkersen, K. V., & Thorvaldsen, T. (2021). Traps and tricks of safety management at sea. *Safety Science*, 134, 105081.
- Thorvaldsen, T. (2017). Fra frie menn til trygge arbeidere: En antropologisk studie av sikkerhet, regulering og yrkesfiskeres arbeidspraksis.
- Thorvaldsen, T., Sønvisen, S. A., & Holmen, I. M. (2022). The impact of fisheries management on fishers' health and safety: A case study from Norway. *Marine Policy*, 140, 105066.
- Tjora, A. (2017). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* (3 ed.). Gyldendal akademisk.
- Tromstrygd. (2018). *Årsberetning og regnskap 2017*. <https://tromstrygd.no/wp-content/uploads/2019/05/2017-ÅRSBEREGNING-OG-REGNSKAP.pdf>
- Tromstrygd. (2020a). *Tromstrygd tilskuddsordning for investering i skadeforebyggende tiltak*. <http://feitfisk.com/tromstrygd2020/wp-content/uploads/2020/11/Tilskuddsordning-2020.pdf>
- Tromstrygd. (2020b). *Årsberetning og regnskap 2019*. Tromstrygd. <https://tromstrygd.no/wp-content/uploads/2020/06/2019-Årsberetning-og-regnskap.pdf>
- Tromstrygd. (2022a). *Historien til Tromstrygd*. Tromstrygd. Retrieved 10.05.2022 from <https://tromstrygd.no/9-2-historien-om-tromstrygd/>
- Tromstrygd. (2022b). *Rabatt etter tiltak på fartøy*. Retrieved 23.05.2022 from <https://tromstrygd.no/rabatt-for-tiltak-pa-fartoy/>
- Tromstrygd. (2022c). *Tromstrygds skolen*. Retrieved 18.05.2022 from <https://tromstrygd.no/4-1-tromstrygds-kolen/?fbclid=IwAR1ej6z0phcil-pgN6q-hupjQICMM9UHJ8E-QjfyfNSKZ6xqH6jglEIUW0>
- Wigum, S. (1993). *Lykken er dårens formynder - Historie om gjensidig fiskeriforsikring i Norge*. Hegland trykkeri.
- Windle, M. J., Neis, B., Bornstein, S., Binkley, M., & Navarro, P. (2008). Fishing occupational health and safety: a comparison of regulatory regimes and safety outcomes in six countries. *Marine Policy*, 32(4), 701-710.
- Aasjord, H. L., Holmen, I. M., & Thorvaldsen, T. (2012). *Fiskerulykker og årsaksforhold: Analyse av årsaksforhold ved dødsulykker og alvorlige personskader i norks fiskeri* [Report]. Sintef.

8 Vedlegg

[Skriv her]

Intervjuguide – Forsikringselskap

Formalia

Hva heter du?
Hva slags utdanning har du?
Hva er din stillingstittel?
Hvor lenge har du hatt denne jobben?
Hvor lenge har du jobbet i forsikringsbransjen?
Har du erfaring som fisker?
Hvordan vil du beskrive hva jobben din går ut på?

Forsikringselskapet

Hvor mange ansatte er det i selskapet?
Hvordan er selskapsorganisasjonen bygd opp? Eierstruktur? Selgere? Partnere?
Innenfor hvilke segment tilbyr dere forsikringer?
Hvor mange fiskere har dere som kunder, båter under 15m?
Hvor har dere kunder, geografisk spredning?
Forsikringer som tilbys – hva blir kjøpt av fiskere, og, hva blir kjøpt av alene fiskere?
Hvilken informasjon henter dere inn før dere gir et forsikringstilbud? Hvordan verifiseres den informasjonen?
Hvor lenge har man drevet med støtteordninger for fiskere – økonomisk støtte til investering i sikkerhetsutstyr, fartøysoppgradering, opplæring, hjelp til å operere innenfor lovverket etc.?
Innrapportering av ulykker? Mørketall? Basis for fastsetting av pris?

Fiskerne

Kan du gi eksempler på interaksjon dere har med deres kunder som etter ditt syn er av betydning for kundenes sikkerhetsarbeid?
Benytter fiskerne seg av deres støtteordninger?
Er fiskere godt forsikret? Hvordan er dekningsgraden?
Stiller dere krav til kundene? I så fall hvilke?
Hva deres erfaringer er med fiskere-positive, negative, motstand mot endringer? Dyktige, sikkerhetsfokuserte?

Sikkerhetskurs for fiskere

For å drive som fisker er det en rekke krav som stilles, blant annet er det krav om sikkerhetskursing. Har sikkerhetskursingen etter ditt syn hatt positiv effekt på sikkerheten i fiske?
Er sikkerhetskursingen tilstrekkelig – bør det utvides? Regodkjenningskravet på åtte år?
Sikkerhetskurs-betydning, erfaringer, endre?

Sikkerhetsstyringssystem

Har innføringen av krav om sikkerhetsstyringssystem hatt betydning for deres arbeid opp mot deres kunder?

[Skriv her]

Har innføringen av krav om sikkerhetsstyringssystem hatt betydning for kravene dere stiller deres kunder?

Det er sikkert variasjon i oppfølgingen av kravet blant fiskerne, hvordan vil du vurdere implementeringen blant deres kunder?

Har alle deres kunder lagd et slikt system? Kontrollerer dere dette?

Hvordan vurderer du forskriftens effekt på sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten?

I forsikringsavtalen er det vel en klausul om at de må operere innenfor loven, altså ha et slikt system, har det vært tilfeller hvor kunder ikke har fått dekning etter en ulykke basert på manglene sikkerhetsstyringssystem?

Aktørnettverk

Det er mange som arbeider for å få ned antallet ulykker i fiske. Hvordan arbeider forsikringsbransjen for dette? Og dere spesifikt?

Hvilke arenaer engasjerer forsikringsselskapet seg på for å bidra til sikkerheten i fiske?

Hvilken interaksjon har dere med – fiskeriorganisasjoner, reguleringsmyndighet, fiskerne selv?

Hva tenker dere det er viktigst å gjøre noe med for å øke sikkerhetsnivået/reducere ulykker?

Hvorfor opererer de i det preventive domenet når forsikring i sin essens er ex post?

Vurdering av dagens situasjon og hvordan vi havnet her og veien videre.

Er det viktige aspekter ved forsikringsbransjen og dens påvirkning på sikkerheten i fiskeflåten vi ikke har dekt. Andre tanker du vil ha med?

[Skriv her]

Intervjuguide – fiskerierorganisasjoner

Formalia

Hva er jobben din?

Erfaringsnivå?

Hvor mange medlemmer har din organisasjon? Hvor mange i kystfiskeflåten, altså under 15m?

Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten

Hvor lenge har du og din organisasjon deltatt i arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten?

Hvordan ble gruppen startet? Hvem tok initiativet?

Hvorfor ville dere delta i gruppen?

Hvilken nytte har dere av å delta i arbeidsgruppen?

Gruppens mandat var satt til 2012, men gruppen er fremdeles virksom, hvorfor det?

Hvor ofte møtes gruppen?

Hvem bestemmer hvilke saker som tas opp i arbeidsgruppen?

Hvordan blir arbeidet fra arbeidsgruppen fulgt opp i din organisasjon?

Har fiskeridirektoratets deltakelse vært savnet, hvorfor?

Interaksjon med andre aktører utover HMS gruppen, hvordan har gruppen endret på deres interaksjon med andre aktører?

Hva om det koster noe for fiskeren? Hva tenker du er din rolle i arbeidsgruppa, hvem sitt lag er det du skal forsvare?

Forsikringsbransjen

Historisk så har små selvsassuranseselskaper vært rådende forsikringsmetode blant fiskere. Fremdeles er det i hovedsak små gjensidige (medlems eide) selskaper. Hvilken betydning tror du at denne nærheten til fiskerne har?

De gjensidige forsikringsselskapene forsikrer i hovedsak fartøy. Jamfør ulykkesstatistikken er det dette området som står for de fleste dødsulykkene i den minste flåten, under 13m. Tror du at forsikringsselskapenes fartøyskontroll har bidratt til den nedadgående trenden i dødsulykker?

På hvilken måte?

Tromstrygd har et tiltak for sine medlemmer som de kaller Tromstrygd skolen, er du kjent med tiltaket?

Deltakerne på Troms trygd skolen får fratrekk i forsikringspremien ved deltakelse. På Troms trygd skolen vil det utveksles erfaringer mellom medlemmer, mellom selskapet og sine medlemmer, og de har tidligere hatt opplegg for at fiskerne skal få gjennomført sine lovpålagte risikovurderinger. Hva tenker du om dette tiltaket fra Troms trygd?

Er det noe andre forsikringsselskaper burde gjøre?

Kan du gi noen eksempler på interaksjonen mellom dere og forsikringsselskap?

Hvordan er kontakten med deres medlemmer? Medlems og organisasjonsstruktur.

Hva har betydning for sikkerheten i fiske og hvordan?

Kvoteordninger – kappfiske, økonomisk grunnlag for drift, alene drift

Fartøysreguleringer

Sikkerhetsutstyr

Sikkerhetskursing

[Skriv her]

Fiskeres helse

[Skriv her]

Intervjuguide - reguleringsmyndighet

Formalia

Navn

Utdanning

Erfaring fra fiske

Stilling og erfaring

Hva betyr det at du jobber med til daglig?

Hvorfor er det du som er utsendt til arbeidsgruppa fra fiskeridirektoratet?

Arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten

Hvor lenge har du og din organisasjon deltatt i arbeidsgruppe for HMS i fiskeflåten?

Hvorfor ville dere delta i gruppen?

Hvem bestemmer hvilke saker som tas opp i arbeidsgruppen? Hva er deres bidrag inn i arbeidsgruppen?

Hvordan brukes arbeidet i arbeidsgruppen videre i fiskeridirektoratet?

Fiskeridirektoratet har uteblitt fra møtene i arbeidsgruppa i et tiår, hva skyldes dette?

Hvorfor er dere tilbake igjen?

Politiske føringer?

Forsikringsbransjen

Hvordan opplever du forsikringsbransjens deltakelse i arbeidsgruppa? Hvilke tema er det de er opptatt av?

Har forsikringsbransjen fingeren på pulsen? Framstår det som om de har kjennskap til hva som rører seg blant fiskerne?

Hva er deres innspill opp mot dere?

Reguleringer

Kvoteordningen – Kan du forklare meg prosessen bak?

Hvordan fordeles kvotene?

Hva driver regelverksutviklingen?

Har det påvirkning på reguleringer når det skjer ulykker som tilskrives kvoteordninger slik som ulykken med Fjordgårdbuen i 2010? Hva tenker dere i en slik situasjon?

Hvorfor er reguleringene utformet slik de er?

Paragrafbåter, kappfiske, begrenset mulighet for samfiske for aktører i åpen gruppe.

Ser dere ikke at dette legger føringer for fiskernes HMS?

Hva er fiskeridirektoratets domene, står denne tanken sterkt i organisasjonen?

Samarbeid med sjøfartsdirektoratet – hvordan, hva, hvor mye etc.

Null-visjon.

Kontroll

Frembringes det statistikk fra tilsyn?

[Skriv her]

Kampanjen med uanmeldte tilsyn i flåtegruppen 6-10,67m fra 2006 og framover angis i rundskrivet som grunnlag for sjarkforskriften. Er disse dataene tilgjengelig noe sted?

Spørreundersøkellesdata fra undersøkelsen i 2005 rettet mot fiske og fangst fartøy i 6-10,67m gruppen, er disse tilgjengelige?

Erfaringer fra implementeringen av krav til sikkerhetsstyringssystem for mindre fartøy 2017.

Hva er erfaringene fra kontroller?

Tilsynsordningen-hvordan blir prioriteringer gjort med hensyn til hvilke segment man kontrollerer spesielt, ulykkesstatistikk, hendelser.

SHK

Det er gjentagende i ulykkesrapportering at fiskerne ikke har visst om/forstått regelverket, hva tenker du dette sier om sjøfartsdirektoratets arbeid?

Mellom Sikkerhetstilrådinge fra rapportene om Bjørnar og Marina og utsendelse av forskrift på høring, hva skjer da?

Kan du beskrive mottakssystemet for sikkerhetstilrådinge? Hvordan de bearbeides.

Hvorfor har ikke datainnsamlingen av ulykkesdata endret form?

Er det et system for å følge opp/ følge med på rapporter fra havarikommisjonen i fdir?