

Erik Mikal Kløvning

Risiko og Tiltak ved Motorhavari blant Fritidsbåter

Masteroppgave i Ledelse av Krevende Maritime Operasjoner
Veileder: Kristian Fugleseth
Juni 2019



Erik Mikal Kløvning

Risiko og Tiltak ved Motorhavari blant Fritidsbåter



Masteroppgave i Ledelse av Krevende Maritime Operasjoner
Veileder: Kristian Fugleseth
Juni 2019

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for ingeniørvitenskap
Institutt for havromsoperasjoner og byggteknikk

Sammendrag

Bruk av fritidsbåt er forbundet med risiko på lik linje med mange andre aktiviteter. Dessverre forekommer det flere uønskede hendelser, inkludert tap av liv, med jevne mellomrom langs kysten. Sjøfartsdirektoratet og andre aktører har over lengre tid sett på årsakene til hendelsene og hvilke tiltak som kan implementeres for å bedre sikkerheten. En av risikoene som ikke har blitt kommentert er motorhavari. Dette er en uønsket hendelse som skjer relativt ofte og kan føre til en krise under de rette omstendigheter. Årsakene bak havari og mulige risikoreducerende tiltak vil være temaet for besvarelsen.

Problemstillingen er som følger: *Kan risikokommunikasjon eller tilsvarende tiltak bidra til å redusere risikoen forbundet med motorhavari blant fritidsbåter i norske farvann?"*

Det er gjennomført en kvalitativ intervjuundersøkelse med relevante personer for å kunne drøfte problemstillingen. Respondenter med varierende erfaring fra Redningsselskapet er intervjuet med bakgrunn i forventet kjennskap til risikoen. Svært mye data ble innhentet gjennom undersøkelsen og mye er relevant for temaet. I hovedsak kjenner alle respondenter denne risikoen og har bistått fritidsbåter med motorhavari på en eller annen måte.

Respondentene erkjenner også at dette er en konkret risiko og enkelte mener dette er et problem på sjøen i dag. Samtidig bør det trekkes frem at flere vurderer risikoen som lite kritisk for de involverte, med mindre andre risikoer er tilstede slik som dårlig vær. Årsaken til motorhavari er også drøftet men her er det svært mange ulike variabler som avdekkes.

Risikoen ved motorhavari kan dermed oppstå som følge av flere ulike årsaker, noe som gjør det krevende å finne ett enkelt tiltak som bør realiseres.

Risikokommunikasjon, gjennom holdningskampanjer eller lignende, blir godt mottatt av respondentene og etterlyst i større grad nasjonalt. Likevel er det enkelte respondenter som stiller spørsmål ved effekten av et slikt tiltak og hvorvidt dette bør prioriteres. Kort oppsummert kan man si at tiltaket kan gjennomføres, så lenge det gir en signifikant effekt. Respondentene kommer også med flere forslag til andre tiltak som bør vurderes, slik som kompetanseheving og endring av eksisterende regelverk.

Abstract

Sailing and motorboating is associated with risk in the same way as many other activities. Unfortunately, there are several undesirable incidents, including loss of life, periodically occurring along the coast. The Norwegian Maritime Directorate, among others, have for a long time looked at the causes of the events and what measures can be implemented to improve safety. One of the risks that have not yet been commented on, is engine failure or breakdown. This is an unwanted event that happens relatively often and can lead to a crisis under the right circumstances. The reasons behind these casualties and possible risk-reducing measures will be the topic of this thesis.

The issue that will be investigated is formulated as follows: *“Can risk communication or similar measures help to reduce the risk associated with engine failure among recreational crafts in Norwegian waters?”*

A qualitative interview survey with relevant respondents has been carried out in order to discuss the issue. Respondents with varying experience from the *Norwegian Rescue Company* are interviewed on the basis of expected familiarity with the risk. A lot of data was obtained through the survey and a significant amount is highly relevant to the topic. In essence, all respondents are familiar with this risk and have assisted recreational crafts with an engine failure in one way or another. Respondents also acknowledge that this is a severe risk and some believe this is a problem on the coastline today. At the same time, it should be pointed out that some people consider the risk as not very critical for those involved, unless other risks are present such as bad weather. The cause of engine failure is also discussed, but there are many different reasons that are uncovered. The risk of engine failure can thus arise as a result of several different reasons, which makes it difficult to find a single measure that should be implemented.

Risk communication, through attitude campaigns or the like, is well received by the respondents and called for a greater degree nationally. Nevertheless, some respondents question the effect of such a measure and whether this should be given priority over other measures. In short, one can say that the measure can be implemented as long as it gives a significant effect. Respondents also come up with several proposals for other measures that should be considered, such as raising competence and changing existing regulations.

Forord

Jeg begynte på mastergraden i *Ledelse av krevende maritime operasjoner* ved NTNU Ålesund i august 2017. I dette studiet har jeg plukket opp svært mye relevant kunnskap som jeg håper vil hjelpe meg i arbeidslivet fremover. Flere ulike emner er forelest, slik som ledelse, kulturforståelse, krisehåndtering, HRM og prosjektledelse. Når jeg skulle velge tema for denne besvarelsen oppstod derfor ett luksusproblem, jeg klarte ikke velge hva som interesserte meg mest!

Over flere uker måtte jeg derfor velge ett tema som oppfylte mine egne kriterier. Jeg ville skrive om noe som virket interessant samtidig som jeg hadde kompetanse på området fra før. Videre ønsket jeg å skrive om noe som hadde relevans eller betydning for noen andre enn meg selv. Valget falt derfor på det omfattende emnet risiko, som senere ble konkretisert ned til risiko ved bruk av fritidsbåt. Årsaken til dette var at jeg har holdt båtførerkurs og kjenner denne næringen godt. Som utdannet navigatør har jeg også kjennskap til risiko ved bruk av fritidsbåt og hvor aktuelt dette problemet er i dag. Håpet for denne besvarelsen er derfor at den kan bidra til å redusere noe av farene ved bruk av fritidsbåt i Norge.

Det er flere som har bidratt til denne besvarelsen og jeg ønsker å takke alle sammen. I hovedsak vil jeg trekke frem min veileder Kristian Fugleseth. Han har vært svært hjelpsom og bidratt til denne besvarelsen gjennom hele prosessen. Takk til forelesere og ansatte ved NTNU Ålesund og selvfølgelig alle som deltok i min undersøkelse.

Jeg vil også nevne min samboer, familie og venner. Dere har støttet meg gjennom hele prosessen, noe som jeg setter stor pris på. Dere er uvurderlige og flotte mennesker.

Erik Kløvning

01.06.19

NTNU Ålesund

Innhold

Sammendrag	i
Abstract.....	ii
Forord	iii
Tabeller.....	vi
Figurer	vi
Kapittel 1 – Innledning.....	1
1.1 Bakgrunn for valgt tema	1
1.1.1 Krav til eier og båtfører.....	2
1.1.2 Uønskede hendelser	2
1.1.3 Motorhavari.....	4
1.1.4 Case.....	7
1.2 Problemstilling.....	8
1.3 Avgrensning.....	9
1.4 Terminologi	10
1.5 Struktur	10
Kapittel 2 – Teori	11
2.1 Generelt om risiko	11
2.2 Tiltak.....	12
2.3 Risikohomeostase	14
2.4 Risikokommunikasjon	17
Kapittel 3 – Metode.....	19
3.1 Valg av metode	19
3.2 Design og utvalg	20
3.3 Intervjuforberedelser	23
3.4 Transkribering og analyse	24

3.5 Etikk.....	26
3.6 Gjennomføring.....	28
3.7 Gyldighet	30
Kapittel 4 – Resultat	32
4.1 Erfaring	34
4.2 Risiko.....	35
4.3 Årsak.....	36
4.4 Brukere	38
4.4 Tiltak.....	40
4.5 Risikokommunikasjon	42
Kapittel 5 – Diskusjon og analyse.....	43
5.1 Er motorhavari blant fritidsbåter en konkret risiko i dag?.....	43
5.2 Hva er de vanligste årsakene til motorhavari blant fritidsbåter?	48
5.3 Hvilke tiltak trekkes frem som relevante for å redusere risikoen forbundet med motorhavari?	53
5.4 Risikokommunikasjon	58
Kapittel 6 – Oppsummering og konklusjon	63
6.1 Oppsummering	63
6.2 Konklusjon.....	64
6.3 Videre undersøkelser	64
Referanser.....	65
Vedlegg A – Intervjuguide	67
Vedlegg B – NSD	68
Vedlegg C – Samtykkeskjema	71
Vedlegg D – Risikovurdering	74

Tabeller

Tabell 1 – Reduksjon av ulykker	side. 3
Tabell 2 – Opplevd farlig hendelse	side. 4
Tabell 3 – Risiko på sjøen	side. 5
Tabell 4 – Vedlikehold av fritidsbåt	side. 6
Tabell 5 – Interesse for service fra verksted	side. 6
Tabell 6 – Informanter	side. 22
Tabell 7 – Gjennomføring av intervju	side. 29
Tabell 8 – Intervjukvalitet	side. 32
Tabell 9 – Hovedresultat fra undersøkelse	side. 33

Figurer

Figur 1 – Risikoprofil	side. 13
Figur 2 – Risikotermstatteori	side. 15
Figur 3 – Planlagt sammenheng mellom intervjuguide og formål	side. 24
Figur 4 – Illustrasjonsfoto av risiko ved bruk av fritidsbåt	side. 44

Kapittel 1 – Innledning

I dette kapittelet vil tema for besvarelsen beskrives sammen med en kommentar til hvorfor dette bør belyses i større grad. Deretter vil tema spisses og problemstilling med forskningsspørsmål formuleres. Besvarelsens struktur, kildebruk og avgrensninger vil også kommenteres.

1.1 Bakgrunn for valgt tema

Tema for besvarelsen er sikkerhet og risiko knyttet til bruk av fritidsbåt i Norge. For å få ett innblikk i dette temaet er det ideelt å benytte båtlivundersøkelser (Kongelig Norsk Båtforbund [KNBF], 2018; Sjøfartsdirektoratet, 2012). Her skisseres dagens situasjon, samt historisk utvikling. Arbeid på sjøen har alltid vært viktig for nordmenn men fra slutten av 1800-tallet ble det også mer utbredt å benytte sjøen som rekreasjonsområde (Sjøfartsdirektoratet, 2012, s. 12). Siden den gang har antallet fritidsbåter i landet steget jevnt og en stor del av befolkningen er på sjøen i løpet av året.

Norge er et langstrakt land med en total kystlinje på 100 915 km (KNBF, 2018, s. 11). I 2017 var det hele 30,9% av norske husholdninger som eide en eller flere fritidsbåter, alene eller sammen med andre (KNBF, s. 5). Sjøfartsdirektoratet (2012, s. 13) har anslått at Norge er i verdenstoppen når det gjelder antall båter per innbygger. Videre er det undersøkt at 6 av 10 nordmenn har vært på tur med fritidsbåt i løpet av 2017 (KNBF, 2018, s. 5). Sannsynligvis har nærhet til havet har ført til at mange eier og benytter fritidsbåter regelmessig.

Det er avdekket at bruken av fritidsbåter er i vekst og særlig innen mindre motorbåter. Det anslås at norske husholdninger eier over 900.000 fritidsbåter, noe som utgjør en økning på 150.000 båter fra 2011 (KNBF, s. 5).

Måten man bruker fritidsbåter på er også varierende. Tidligere hadde man større båter med overnattingsmuligheter men i dag er tendensen at man bruker raske lystbåter for dagsturer (KNBF, 2018, s. 6). Båtliv er gjerne forbundet med rekreasjon og naturopplevelser.

1.1.1 Krav til eier og båtfører

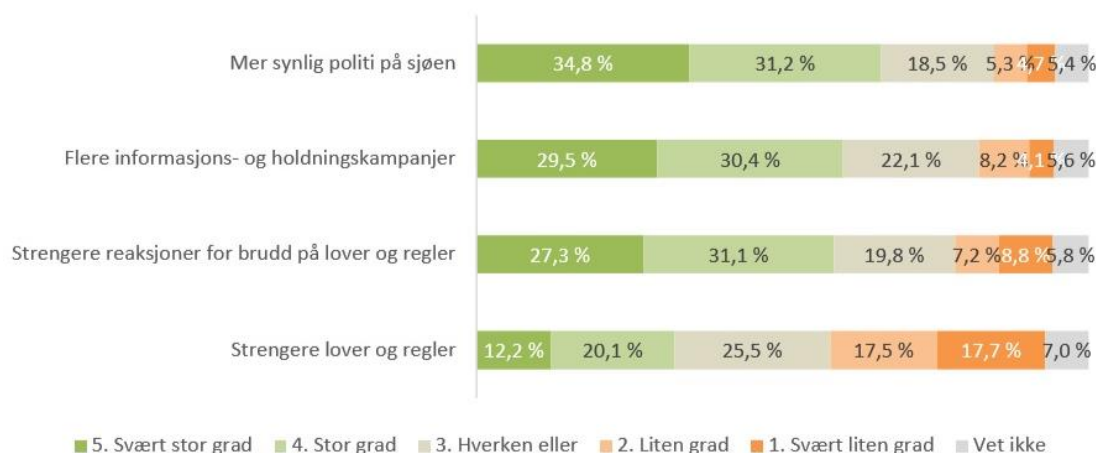
I biltrafikken settes flere krav til trafikkopplæring før en person kan kjøre selvstendig (Trafikkopplæringsforskriften, 2004, § 11). Kravene er markant mildere ved tilsvarende bruk av fritidsbåt. Riktignok settes det enkelte krav til båtførere i Norge men dette avhenger av hvilken fritidsbåt man benytter seg av. Båtførerbeviset må tas av alle som er født etter 01.01.1980 og som ønsker å føre fritidsbåt over 25 HK / 19 kW, eller som har lengde over 8 meter (Forskrift om krav til fører av fritidsbåt, 2009, § 7). Det er også påbudt med godkjent flytevest på seg når båten gjør fart gjennom vannet, samtidig som båten har egnet sikkerhetsutstyr til brannslukking og kommunikasjon (Småbåtloven, 1999, § 23). Det eksisterer ingen krav til øvelseskjøring eller kursing for å få lov til å føre en fritidsbåt.

Forskrift om krav til fører av fritidsbåt (2009, §§ 7-9) stadfester at båtførerbeviset er et kompetansebevis som utstedes etter bestått båtførerprøve. Denne prøven er en teoretisk avlagt eksamen som kan tas ved fylte 14 år. Beviset er nasjonalt og kan suppleres med et internasjonalt båtførerbevis (ICC) hvis man vil føre fritidsbåt i utlandet (Forskrift om krav til fører av fritidsbåt, 2009, § 15).

1.1.2 Uønskede hendelser

Til tross for kravene som er stilt til båtførere i delkapittel 1.1.1 så forekommer det svært mange farlige situasjoner hvert år. KNBF (2018, s. 79) stadfester at hele 8,1% av de som var på tur med båt i 2017 måtte ha assistanse fra andre. I hovedsak var dette fra Redningsselskapet, Telenor Kystradio, nødetater eller andre båter. I 2016 omkom 27 personer ved bruk av fritidsbåt og det er derfor undersøkt hvilke virkemidler som kan hindre dette fremover. Tabell 1 illustrerer dette nedenfor.

Tabell 1. Reduksjon av ulykker. Fra «Båtlivsundersøkelsen 2018 Fritidsbåtlivet i Norge» av KNBF, 2018, s. 81. Gjengitt med tillatelse.



Synlig politi og holdningskampanjer trekkes frem som mulige tiltak som kan bidra til å redusere antallet ulykker. Tidligere år er det også gjort undersøkelser for å avdekke tiltak som styrker sikkerheten på sjøen. Sjøfartsdirektoratet (2012, s. 9) har foreslått styrking av kompetanse, særlig ved høy hastighet. Endring av promillegrensen og praktisk båtføreropplæring har også blitt nevnt. Større fokus på gransking av ulykker trekkes også frem som viktig for å lære av hendelsene og unngå dem i fremtiden. Statens Havarikommisjon for Transport (2019) har nylig presentert en rapport hvor fritidsbåtulykker er kartlagt. Intensjonen er å skape et kunnskapsgrunnlag knyttet til bruk av fritidsbåt og redegjøre for de dominerende årsakene til ulykker med omkomne i 2018.

Sjøfartsdirektoratet har, i samspill med andre aktører, jobbet med uønskede hendelser blant fritidsbåter i Norge i flere år. Flere tiltak er tidligere implementert for å bedre situasjonen. Her nevnes revisjon av eksisterende opplæring, altså båtførerprøven (Sjøfartsdirektoratet, 2016) og vestpåbudet (Sjøfartsdirektoratet, 2018b). Fartsgrenser og lavere promillegrense er også foreslått som mulige tiltak (Sjøfartsdirektoratet, 2012, s. 10). Samtidig er ikke tiltakene rettet mot risikoen for motorhavari. Denne risikoen bærer preg av å være nedprioritert eller vanskelig å redusere.

1.1.3 Motorhavari

Sjøfartsdirektoratet (2012, s. 13) skriver at «den vanligste årsaken til at personer ber om assistanse er at båtmotoren har stoppet». Samtidig nevnes det at dette kan være en indirekte årsak til dødsulykker men at det ikke er noen stor sammenheng mellom omkomne og havari på landsbasis. Den relativt hyppige forekomsten av motorhavari kan være en indikator på dårlig eller utilstrekkelig vedlikehold av båt og utstyr.

KNBF (2018, s. 75) skriver at blant de som opplevde farlige hendelser i 2017, var årsaken motorhavari i 16,9% av tilfellene. Det å komme ut for dårlig vær var den største årsaken. Det var 2.271.730 personer som deltok på turer med fritidsbåt i 2017 og her var 4,9% registrert med en «opplevd farlig situasjon» (KNBF, s 75).

Tabell 2. Opplevd farlig hendelse. Fra «Båtlivsundersøkelsen 2018 Fritidsbåtlivet i Norge» av KNBF, 2018, s. 75-76. Gjengitt med tillatelse.

	Total 2011	Totalt 2017
Falle over bord	7,8 %	11,1 %
Kantring	7,2 %	9,0 %
Lekkasje	0,6 %	5,9 %
Kollisjon med annen båt	13,1 %	11,0 %
Kollisjon med annen gjenstand	8,6 %	3,9 %
Grunnstøting	9,3 %	8,9 %
Brann/eksplosjon	4,7 %	2,8 %
Motorhavari	11,0 %	16,9 %
Komme ut for dårlig vær	29,9 %	25,0 %
For stor fart		4,3 %
Ikke vest/flyteutstyr om bord til alle		3,8 %
Falle i sjøen ved «i land eller om bord stigning» fra kai/brygge		4,5 %
Annet	18,0 %	14,5 %
Ubesvart/vet ikke	3,7 %	4,3 %

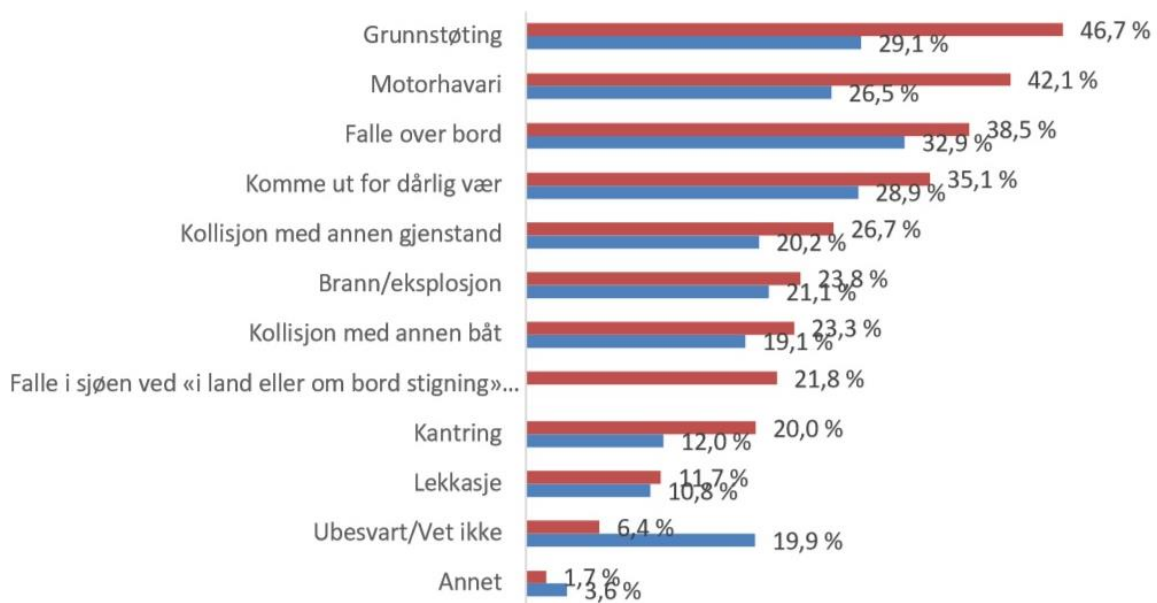
Base: Personer som opplevde farlige hendelser

71 752 111 314

Det bør også understrekes at motorhavari blir betraktet som en av de største risikoene ved båtlivet. Tabell 3 viser at 42,1% mener motorhavari utgjør den største risikoen ved bruk av

fritidsbåt. Den blå linjen viser tall fra 2011, den røde linjen fra 2017 (KNBF, 2018, s. 75). Grunnstøting blir altså vurdert som den største faren av brukerne. Den store økningen i antallet farlige hendelser kan ses i sammenheng med flere båter på sjøen men det er også et legitimt argument å påstå at sikkerhetsarbeidet rettet mot fritidsbåter ikke har vært tilstrekkelig.

Tabell 3. Risiko på sjøen. Fra «Båtlivsundersøkelsen 2018 Fritidsbåtlivet i Norge» av KNBF, 2018, s. 75. Gjengitt med tillatelse.



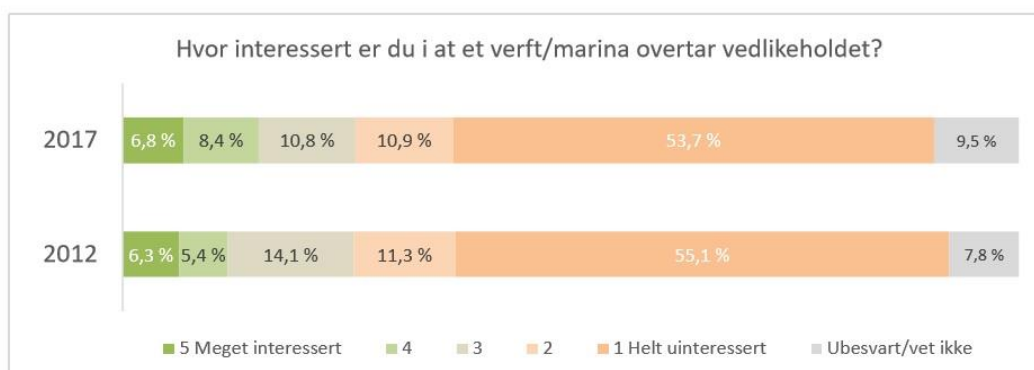
Til tross for tallene som nevnes ovenfor vedrørende motorhavari, er tallene ganske overraskende når det kommer til vedlikeholdstjenester. Tabell 4 viser at svært mange gjør alt selv eller med bekjente. Om dette er de samme som svarer at de har opplevd havari vites ikke. Det er heller ikke kjent hva som er årsaken til at mange gjør vedlikehold selv men det stilles ingen nasjonale krav til service og tilsyn på båtmotorer. Det kan altså ikke trekkes noen paralleller til biltrafikk hvor systematiske tilsyn er lovpålagt (Forskrift om periodisk kjøretøykontroll, 2009, § 2).

Tabell 4. Vedlikehold av fritidsbåt. Fra «Båtlivsundersøkelsen 2018 Fritidsbåtlivet i Norge» av KNBF, 2018, s. 43. Gjengitt med tillatelse.

	Total 2011	Totalt 2017	Liten båt u/motor	Motorbåt u/overnatting	Motorbåt m/overnatting	Seilbåt
Jeg leverer inn båten til totalservice på et verft eller en marina	12,0 %	14,9 %	3,9 %	17,7 %	21,7 %	4,3 %
Jeg gjør det mest selv, men kjøper hjelp av et verft eller en marina til noen tjenester	26,4 %	21,7 %	8,4 %	23,4 %	30,0 %	27,6 %
Jeg gjør alt vedlikehold selv (gjærne med hjelp av familie, venner)	61,6 %	63,3 %	87,7 %	58,9 %	48,3 %	68,1 %
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Base: Husholdninger som eier båt	505 090	686 683	152 281	354 328	151 757	28 375

Av de som kjøper tjenester fra verksted svarer 7 av 10 at de trenger motor eller drevservice (KNBF, 2018, s. 44). Videre ble respondentene spurt om de ønsker at verksted overtar vedlikeholdet, noe som de fleste ikke ønsket. Tabell 4 viser dette for alle båttyper.

Tabell 5. Interesse for service fra verksted. Fra «Båtlivsundersøkelsen 2018 Fritidsbåtlivet i Norge» av KNBF, 2018, s. 45. Gjengitt med tillatelse.



Riktignok er det en mindre økning i de som ønsker at fagfolk overtar vedlikehold. For de med store motorbåter er interessen høyest, på hele 12,1% (KNBF, s. 45). Tendensen er likevel tydelig, de fleste ønsker å gjøre vedlikehold selv. Samtidig er det ikke avdekket noen samvariasjon mellom motorhavari og selvgjort vedlikehold.

1.1.4 Case

Situasjonen på sjøen er nå beskrevet i korte trekk. Likevel bør det kommenteres hvorfor dette temaet bør drøftes ytterligere. Et godt eksempel på dette er hentet fra virkeligheten hvor motorhavari karakteriseres som farlig og samtidig settes i en kontekst.

Tom Johansen og sønnen Henrik dro ut på fisketur en høstdag utenfor Tromøya (Redningsselskapet, u.å.b, avsn. 2). På denne turen er også kameraten til Tom med. Han heter Bjørn Johannessen og sammen har de bygget en 26 fots åpen fiskebåt som de nå skal trekke teiner med. Været er ikke helt bra og blir gradvis dårligere. Tom skal bakke båten et lite stykke når det smeller. Det er en feil på propellakslingen og manøverhendelen virker ikke. Det dårlige været gjør at de sender ut nødsignal på VHF. Tjøme Radio plukker opp meldingen og iverksetter den lokale Redningsskøyta. Vinden er oppe i 20 sekundmeter og bølgehøyden når 3m (avsn. 7).

I fiskebåten har alle vester på og redningsflåten er utløst. Det er også kastet noen dregger for å holde båten unna en fjellvegg. Tom holder kontakt med redningsskøyta over mobiltelefon men kjenner på frykten for at dette ikke skal gå bra. Han er redd båten vil ødelegges og synke eller at de alle havner i vannet.

Heldigvis dukker redningsskøyta opp og sleper dem i sikkerhet. Allerede neste dag er Tom, Bjørn og Henrik ute på sjøen igjen. Likevel er de preget av hendelsen. Dette kunne fort fått et annet utfall. Tom forteller at «Jeg glemmer aldri det som skjedde med oss. Når du har med deg barnet ditt kjenner du alvoret så mye mer enn om det bare gjelder deg selv.» (avsn. 18).

Historien ovenfor er hentet fra virkeligheten og beskriver hvor kritisk et motorhavari kan være under gitte omstendigheter. På Redningsselskapets nettsider er det flere slike historier hvor personer opplever uønskede hendelser i tilknytning til motorhavari med fritidsbåt. Naturligvis er det interessant å se om faglitteratur kan anvendes, gjennom en undersøkelse, for å produsere kunnskap om problemet og kanskje bidra til å redusere frekvensen eller konsekvensen ved slike situasjoner. Besvarelsens formål vil i så måte være samfunnsnyttig.

1.2 Problemstilling

Som vist i delkapittel 1.1 er temaet for denne besvarelsen sikkerhet og risiko for fritidsbåter langs norskekysten. Det er svært mange risikofylte situasjoner som kan oppstå i fritidsbåt samtidig som det er avdekket flere fornuftige tiltak for å redusere antallet uønskede hendelser i dag. Likevel er det ett punkt som enda ikke er tatt tak i, nemlig det store antallet motorhavari som forekommer.

Motorhavari trenger ikke være livstruende men det er absolutt en uønsket hendelse som, under de rette omstendigheter, kan føre til tap av liv. Det er derfor besynderlig at ingen har skrevet eller kommentert dette tidligere. Samtidig er det interessant å sette denne risikoen opp mot et konkret tiltak. Som vist i kapittel 1.1 er det flere tiltak som vurderes (Sjøfartsdirektoratet, 2012, s. 10) for å bedre den generelle sikkerheten i Norge. En drøfting rundt alle relevante tiltak ble vurdert som svært ressurskrevende og behovet for en innsnevring er tilstede. Valget falt til slutt på tiltaket knyttet til holdningskampanjer, som er en form for risikokommunikasjon. Dette tiltaket ble valgt fordi risikokommunikasjon har vært et sentralt emne gjennom utdanningsløpet så langt. Problemstillingen som skal undersøkes ble formulert slik:

Kan risikokommunikasjon eller tilsvarende tiltak bidra til å redusere risikoen forbundet med motorhavari blant fritidsbåter i norske farvann?

Problemstillingen er i utgangspunktet hypotesetestende og krever ytterligere presisering. Med risikokommunikasjon menes alt av holdningskampanjer, uttalelser i media og lignende som er ment å informere brukere om farene ved motorhavari. Dette gjøres allerede i dag på diverse nettsider (Refseth, 2019; Strzelecki, 2019). Spørsmålet er altså om arbeidet bør intensiveres og vektlegges i større grad enn tidligere.

Det ble derfor formulert tre forskningsspørsmål som skal støtte opp under problemstillingen.

De ble formulert slik:

- * Er motorhavari blant fritidsbåter en konkret risiko i dag?
- * Hva er de vanligste årsakene til motorhavari blant fritidsbåter?
- * Hvilke tiltak trekkes frem som relevante for å redusere risikoen forbundet med motorhavari?

Forskningsspørsmålene skal støtte problemstillingen ved å presisere hvorvidt motorhavari er en konkret risiko. Her bør man altså undersøke om risikoen er såpass høy at man bør implementere tiltak. Videre bør man undersøke bakenforliggende årsaker før risikoen håndteres (Aarset, 2016, kap. 1.3.1, figur 1.2). Til slutt er det tatt med ett forskningsspørsmål som omhandler andre tiltak som kan realiseres separat fra, eller i kombinasjon med risikokommunikasjon. Dette bør inkluderes som forskningsspørsmål hvis undersøkelsen viser at risikokommunikasjon ikke er relevant for denne risikoen.

1.3 Avgrensning

Dette er et omfattende emne som det kan skrives mye om. Naturligvis er det viktig med en tydelig avgrensning på innholdet. Først og fremst bør det nevnes at risikoen for motorhavari er den eneste risikoen som skal undersøkes i denne oppgaven. Unntaket er hvis det avdekkes at flere risikoer er direkte tilknyttet motorhavari, slik som eksempelvis brann eller grunnstøting. Videre bør det kommenteres at risikokommunikasjon er det eneste tiltaket som skal redegjøres i sin helhet i forbindelse med motorhavari. Andre tiltak som dukker opp gjennom undersøkelsen skal selvfølgelig kommenteres men ikke like detaljert som hovedtiltaket.

Som vist i problemstillingen vil oppgaven avgrenses til fritidsbåter i norske havområder. Dette er fordi datagrunnlaget som er brukt stammer fra undersøkelser gjort i Norge. Det vil være vanskeligere å utvide dette temaet til bruk av fritidsbåter internasjonalt.

1.4 Terminologi

Fritidsbåt – Alle sjøgående farkoster som ikke benyttes i næringsvirksomhet

Fremdriftshavari – Alle hendelser som fører til stopp i fremdrift, som ødelagte seil, motor eller årer

Motorbåt – Alle fritidsbåter som benytter motor til primær fremdrift

Motorhavari – Alle hendelser hvor motor ikke kan brukes til fremdrift

Redningsselskapet/RS – Humanitær organisasjon som assisterer båter langs kysten gjennom varierte oppdrag

Sjøfartsdirektoratet – Forvaltning og tilsynsmyndighet

Statens Havarikommisjon for Transport – Offentlig undersøkelseskommissjon

1.5 Struktur

Besvarelsen er strukturert som en tradisjonell masteroppgave ved Norges tekniske-naturvitenskapelige universitet [NTNU] hvor malen for oppsettet er levert av instituttet (NTNU, u.å.b). Kapittel 1 introduserer temaet og problemstillingen for besvarelsen. Kapittel 2 gir et innblikk i faglitteraturen som er benyttet for senere drøfting. Kapittel 3 gir en oversikt over metoden som er brukt for innhenting av data. Resultatet fra undersøkelsen gjengis i sin helhet i påfølgende kapittel. Drøfting og analyse av resultatet forekommer i kapittel 5 før hele oppgaven oppsummeres i kapittel 6. Referanseliste og vedlegg kommer etter dette.

Referansestilen som benyttes er APA 6th (Søk & Skriv, 2019). Det er ikke gitt formelle krav til skriftstørrelse, antall ord eller linjeavstand. Således er Times New Roman med skriftstørrelse 12 og linjeavstand 1,5 benyttet. Besvarelsen er skrevet på norsk bokmål. Kildene vurderes som troverdige og relevante. Siste oppdaterte versjon av alle kilder vil i hovedsak benyttes.

Kapittel 2 – Teori

Sikkerhet blant fritidsbåter er et komplekst og omfattende tema. Gjennom kapittel 1 tegnes et nyansert bilde av dagens situasjon, hvor det eksisterer et behov for en reduksjon av antallet uønskede hendelser. For å undersøke dette temaet er det naturlig å bruke relevant teori knyttet til risikostyring. Teorier rundt dette er gjerne knyttet til drift av organisasjoner men kan også overføres til enkeltpersoner.

Allerede i kapittel 1 ble datagrunnlaget om fritidsbåter i Norge redegjort for (Sjøfartsdirektoratet 2012; KNBF, 2018; Statens Havarikommisjon for Transport, 2019). Slike rapporter brukes for å danne et bilde av situasjonen på sjøen og hvilket arbeid som blir gjort av myndigheter.

For å få en generell innføring i temaet risiko, er det benyttet en bok fra Magne Aarset (2016). Her presenteres blant annet prosessen for risikostyring og en detaljert beskrivelse er gitt i kapittel 2.1. Videre er det benyttet flere kilder for å kommentere årsaker bak risikoen og hva slags tiltak som kan implementeres innen risikoreduksjon. Dette er gjengitt i kapittel 2.2.

For å utdype begrepet risikokommunikasjon er Lundgren og McMakin (2018) benyttet sammen med Wilde (2014). Avslutningsvis kan det nevnes at besvarelsen støtter seg på enkelte rapporter og undersøkelser som omhandler trafiksikkerhet på vei i Norge (Amundsen, 2011; Elvik, 2007; Phillips, 2010).

2.1 Generelt om risiko

Det finnes flere teorier på hvordan en krise skal kunne håndteres. Før det gjennomføres en aktivitet skal den analyseres grundig slik at man avdekker de fleste risikoene som kan oppstå. Videre må de risikoene vurderes med tanke på frekvens og konsekvens (Aarset, 2016, kap. 1). Eventuelt må tiltak iverksettes, helst gjennom en vurdering av kost-nytte eller annen finansiering. Denne fasen kalles risikohåndtering og enda har ikke aktiviteten startet.

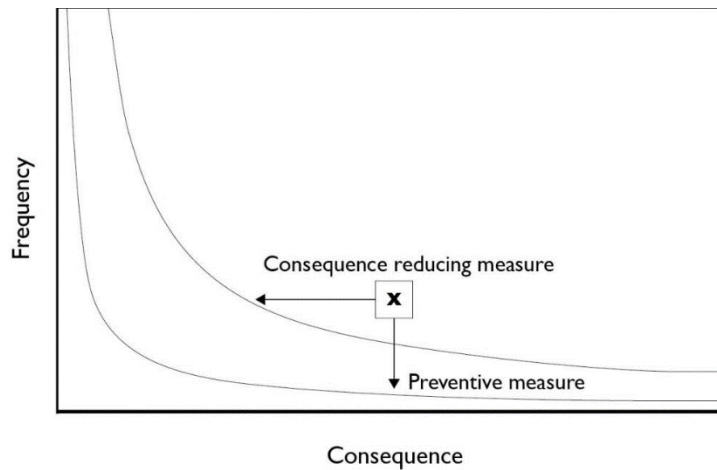
Det neste steget vil være å iverksette operasjonen men overvåke alle hendelser som oppstår. Aller først er det mulig at man havner i en uønsket hendelse. Slike hendelser må raskt identifiseres og kontrolleres før de utvikler seg til noe farligere (Aarset, 2016, kapittel 1.2).

Hvis en uønsket hendelse utvikler seg til fare for liv eller fører til store tap på andre områder, kan man kalle det en krise (Aarset, kap. 1.5.1, avsn. 2-3). I likhet med risikohåndtering er det en prosess man går gjennom for å begrense skaden som kan oppstå. Dette handler blant annet om å iverksette kriseplaner.

Det er viktig å definere hva som menes med krise. En krise kan gjerne kategoriseres i to felt, nemlig en kobrakrise som tilsynelatende oppstår umiddelbart og en pytonkrise som har bygget seg opp over tid. Videre finnes det noen teorier på hvordan man havner i en krise. En av teoriene kalles dominoteori og handler om at en uviktig hendelse utløser en serie med andre situasjoner som sammen utvikler seg til en krise. Aarset forteller at «en krise er uforutsigbar men ikke uventet» (kap. 1.5.1, avsn. 1, egen oversettelse). Det eksisterer flere definisjoner men felles er at det eksisterer fare for liv og helse, store materielle eller finansielle tap og store skader på miljø.

2.2 Tiltak

Hvis man kjenner til en risiko i sin operasjon er det tre strategier som kan følges. For det første kan man arbeide for å forebygge en hendelse eller redusere konsekvensen hvis den inntreffer. Til slutt kan man unngå risikoen i sin helhet ved å endre operasjonen eller unnlate å gjennomføre aktiviteten. Det bør presiseres at forebygging handler om å redusere sannsynligheten for at en uønsket hendelse inntreffer og de fleste aktiviteter innebærer en viss risiko uansett. Tiltak som skal redusere konsekvensen av en uønsket hendelse kan gjennomføres før den inntreffer eller i etterkant (Aarset, 2016, kap. 5.1.1, avsn. 6).



Figur 1. Risikoprofil. Fra *Risk, Issues & Crisis Management* av M. V. Aarset, 2016, Kap. 5.1.1, avsn. 7, Haugesund: Terp. Copyright 2016. Gjengitt med tillatelse.

Figuren ovenfor illustrerer tankegangen bak risikokontroll. Det bør understrekes at samme tiltak kan ha effekt på begge akser samtidig som sekundæreffekter kan forekomme (Aarset, kap. 5.1, avsn. 8). Nye risikoer kan også oppstå som følge av tiltak. Ett tiltak kan også påvirke flere risikoer samtidig.

Det eksisterer flere strategier som kan implementeres, slik som innførsel av redundante enheter, høyere reliabilitet på komponenter eller nye operasjonelle prosedyrer (Aarset, kap. 5.2.1, avsn. 2). Knyttet dette til sikkerhet på sjøen kan redundans være at man har med en reserve påhengsmotor. Høyere reliabilitet kan være at man kjøper ny båt istedenfor brukt. Til slutt kan man nevne regelmessig vedlikehold av utstyr som en ny rutine for båteiere.

2.3 Risikohomeostase

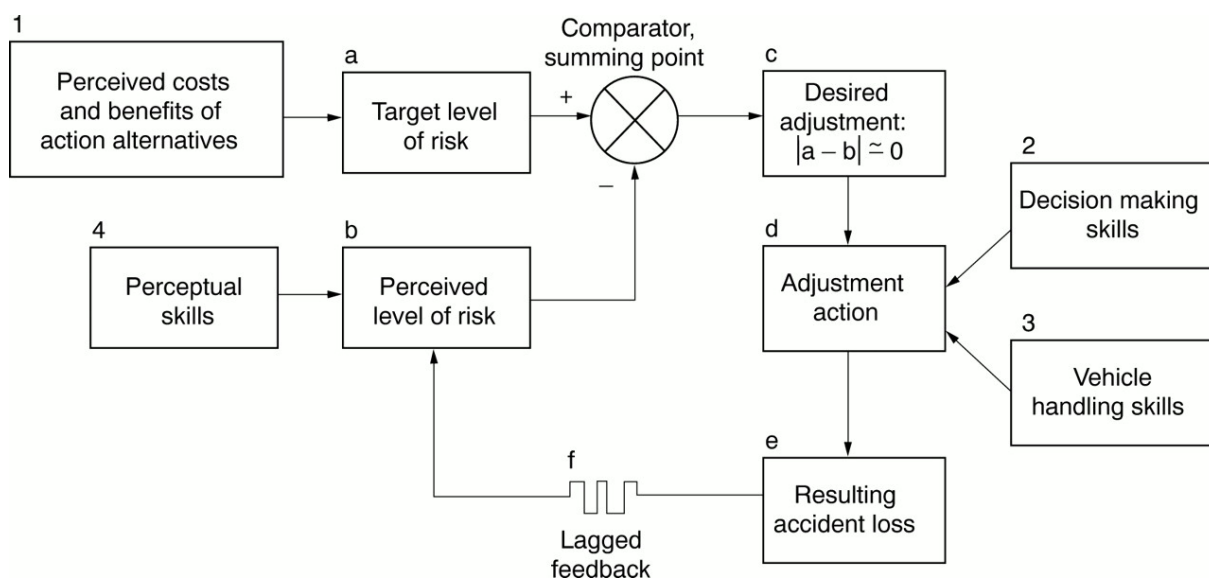
Gerald J. S. Wilde har skrevet en interessant teori innenfor emnet risikoreduksjon. Primært er forskningen hans rettet mot veitrafikk men det utelukker ikke at teorien kan anvendes i andre segmenter. Et premiss for hans teori er at sikkerhetsarbeid knyttet til biltrafikk ikke har gitt ønsket effekt på ulykkesstatistikk i et lengre tidsperspektiv.

Wilde (2014, s. 11) introduserer begrepet *risk homeostasis*. Homeostase er et uttrykk for likevekt som i dette tilfellet knyttes til risikobalanse. Teorien kan også oversettes til risikotermostatteori. Denne teorien handler om at mennesker aksepterer en viss risiko i bytte mot gevinsten av å gjennomføre en aktivitet. Det er individuelle forskjeller knyttet til akseptert risiko ved ulike aktiviteter og dette kan sammenlignes med en termostat (Wilde, s. 14-15). Personer vil søke å ligge innenfor sin temperatur uavhengig av situasjon.

Wilde skriver at det er menneskelig å gjøre feil. Ved gjennomføring av en aktivitet vil mennesker alltid vurdere risikoen de omgir seg med og sammenligner dette med risikoen de er villig til å akseptere. Hvis risikoen er for høy vil man være mer forsiktig eller gjøre tiltak for å redusere risikoen. Selve teorien påpeker at hvis man ønsker å redusere frekvensen av uønskede hendelser, må man redusere den aksepterte risikoen blant individ eller befolkning (Wilde, 2014).

En forklaring på dette fenomenet er at sikkerhetstiltak kan føre til at folk føler seg tryggere og derfor utsetter seg selv for økt risiko. Wilde trekker en parallell til flomsikring i USA. Tallet på omkomne og materielle skader har vært stabile fra 1906 til 1985, til tross for økte bevilgninger og teknologisk utvikling innen flomsikring (s. 12). Årsaken var nemlig at folk bosatte seg i risikoutsatte områder fordi de opplevde en kollektiv økt trygghetsfølelse. Resultatet ble riktignok færre flommer men større skader i hvert tilfelle.

En måte å unngå ulykker er å forby en aktivitet i sin helhet. Dette er selvfølgelig et lite aktuelt alternativ i de fleste tilfeller. Videre påpekes det at man ikke må fokusere for mye på myndighetskrav og lovendring. Wilde trekker frem motivasjon som den beste løsningen. Brukere må lære seg hvorfor man bør unngå en viss risiko (s. 13).



Figur 2. Risikotermostatteori. Fra *Target Risk 3* av G. J. S. Wilde, 2014, s. 33, Toronto: PDE Publications. Copyright 2014. Gjengitt med tillatelse.

Figuren ovenfor viser risikotermostatteorien i sin helhet. Boks 1 inneholder faktorer som setter rammen for hvor mye risiko folk er villige til å ta til enhver tid (Wilde, s. 31). Boks A er risikonivå som forteller nivået som en person er villig til å akseptere for å oppnå gevinst ved en aktivitet. Dette beregnes utfra fire faktorer:

1. Forventet fordel ved risikofylt atferd. Eksempelvis å kjøre fort for å ikke kjede seg eller spare tid.
2. Forventet kostnad ved risikofylt atferd. Eksempelvis økonomiske utgifter til verksted.
3. Forventet fordel ved trygg atferd. Eksempelvis en forsikringspremie ved null skader over tid.
4. Forventet kostnad ved trygg oppførsel. Eksempelvis bruke ukomfortabelt setebelte.

Ofta er man ikke bevisst på dette selv. Det kan også være at mennesker søker litt risiko eller usikkerhet fordi det er spennende. Teorien ovenfor presiserer at risikonivå ikke er konstant for individet men heller en prosess som kan påvirkes.

Risikopersepsjon (boks B) avhenger av tre faktorer; tidligere erfaring, skadepotensial i gitt situasjon og tillit til egne evner (Wilde 2014, s. 37). Alle brukere gjør en kontinuerlig vurdering av opplevd risiko og akseptert risikonivå (boks C). Denne balansegangen kan påvirkes av diverse faktorer. Et eksempel er fra Sverige hvor man skulle bytte fra venstrekjøring til høyrekjøring (Wilde, s. 39). Eksperter forventet at det ville føre til ulykker men det motsatte skjedde. Ulykkestallene gikk ned de neste to årene. Årsaken er altså at brukerne vurderte denne aktiviteten som mye farligere enn før og gjennomførte bilkjøringen på en mye tryggere måte. Over tid opplevde svenskene at risikoen ikke var så høy likevel og man unnlot å kjøre like forsiktig, noe som resulterte i flere ulykker igjen.

Det kan være vanskelig å vurdere korrekt risikonivå og brukere er ofte optimistiske for egne ferdigheter. Individuer vil også være mer forsiktige ved opplevelse av farlige hendelser eller mindre forsiktige hvis ting går bra over tid.

Det er nå tydelig, ifølge Wilde, at mennesker er planleggere som ønsker å optimalisere risiko slik at gevinsten blir størst mulig, ikke redusere risikoen til et minimum. For å redusere frekvensen av ulykker må man derfor endre brukernes aksepterte risikonivå. Det er mulig å endre folk sin oppførsel, for eksempel ved å introdusere en belønning. Hovedteorien til Wilde er derimot å endre oppførsel gjennom motivasjon. Nivået som folk aksepterer å gjennomføre en aktivitet innenfor kan reduseres gjennom (Wilde, s. 153):

- * Øke forventet fordel av forsiktig oppførsel
- * Minke forventet kostnad ved forsiktig oppførsel
- * Øke forventet kostnad ved risikofylt oppførsel
- * Minke forventet gevinst ved risikofylt oppførsel

Videre mener Wilde at implementering av strengere straffer ikke har noen effekt. Dette er kostbart og leder ikke til mindre uhell. Straffemetoder har liten effekt og store kostnader. Et annet eksempel på dette er inndragelse av førerkort hvor mellom 40% og 70% fortsatte å kjøre

(Wilde, 2014, s. 156-157). Mennesker er tidvis risikosøkende og varselskilt fungerer heller ikke (Wilde, s. 159-160).

Det som fungerer er blant annet incentivordninger hvor brukere får økonomisk gevinst ved trygg kjøring (Wilde, s. 160-162). Små gevinster er fordelaktige men den må være stor nok til at folk endrer oppførsel. Gevinsten må også oppfattes som mulig å oppnå (Wilde, s. 164-167). Et annet virkemiddel er risikokommunikasjon hvor brukere blir oppmerksom på risikoene ved en aktivitet (Wilde, s. 177).

2.4 Risikokommunikasjon

Lundgren og McMakin (2018, s. 3) forteller at grunnleggende risikokommunikasjon er, ikke overraskende, kommunikasjon av en eller flere typer risiko. Kommunikasjonens innhold, formål, avsender og mottaker kan selvfølgelig variere. Måten kommunikasjonen gjennomføres på har innvirkning på forventet resultat.

Rowan, referert av Lundgren og McMakin (s. 16) forteller om en tilnærming som øker sannsynligheten for at risikokommunikasjonen vil være effektiv. Her nevnes viktigheten av en troverdig avsender som vekker tillit hos mottakeren. Det er også viktig at mottaker har kjennskap til risikoen eller finner risikoen relevant for sitt virke. Mottaker bør også forstå risikoens kompleksitet og ha ønske om å gjennomføre foreslåtte tiltak. Flere punkter nevnes også for god risikokommunikasjon (Lundgren & McMakin, s. 91-95):

- * Test beskjednen før den blir brukt
- * Kommuniser ofte, tidlig og fullstendig
- * Vær eksperten
- * Persepsjon er virkelighet

Lundgren & McMakin (2018, s. 96-100) presiserer videre at man bør ha enkle budskap, kjenne mottaker og håndtere usikkerhet. Det bør også tilstrebes å lytte til mottaker hvis det er relevant.

På en annen side er det flere fallgruver som kan forekomme ved gjennomføring av risikokommunikasjon. Et godt eksempel på dette er manglende kjennskap til tilnærmingen som er nevnt ovenfor. Risikokommunikasjon vil også stoppes av andre faktorer som manglende ressurser (Lundgren & McMakin, s. 46).

Helt til slutt bør prosessen evalueres for å undersøke om kommunikasjonen har hatt effekt (Lundgren & McMakin, s. 387). Dette blir ikke alltid gjort fordi det krever mye tid og ressurser. Likevel bør det gjennomføres for å avdekke mulige forbedringspunkter. Winstein og Sandman, referert av Lundgren og McMakin (s. 389) nevner enkelte punkter som bør tas med i en evaluering. Helt sentralt er hvor godt mottaker har forstått innholdet og om personen er enig i det som blir formidlet.

Kapittel 3 – Metode

I dette kapittelet vil valg av metode presenteres og begrunnes. Her vektlegges spesielt planlegging og gjennomføring av selve intervjuundersøkelsen.

3.1 Valg av metode

Når man skal gjennomføre akademiske oppgaver er det viktig å ha en overordnet plan. Allere først måtte tema for masteroppgaven bestemmes. Dette var en krevende prosess men valget falt til slutt på sikkerhet blant fritidsbåter. Årsaken til dette var en genuin interesse og en betydelig erfaring med emnet. Sikkerhet og risiko har også vært en rød tråd gjennom denne utdanningen, noe som gjorde det mulig å kombinere tilegnet kunnskap med eksisterende kompetanse. Påfølgende problemstilling og forskningsspørsmål ble formulert i dialog med veileder. Når dette var på plass kunne selve metoden fastsettes. Dette er i tråd med aktuell litteratur innenfor vitenskapelige studier. Brinkmann og Kvale (2017, s. 139) skriver at formål med studien bør være på plass før valg av metode. Videre bør man innhente kunnskap om emnet som studeres.

Det viktig å understreke at flere metoder kunne blitt benyttet. Den utslagsgivende faktoren som ledet til kvalitative intervjuundersøkelser var faktisk eksisterende empiri innenfor dette temaet. Som presisert i tidligere kapitler er det utarbeidet mye tallmateriale i forbindelse med fritidsbåtbruk i Norge. Likevel er det ikke funnet noen undersøkelser som går i dybden på tallmaterialet. Ønsket om å skape en dypere forståelse for tidligere undersøkelser gjør kvalitative tilnærminger aktuelle fordi «intervju kan ha eksplorative og hypotesetestende formål» (Brinkmann & Kvale, s. 141). Det bør presiseres at kvalitative studier omfatter flere metoder enn intervju. Denne metoden ble likevel valgt med bakgrunn i tidligere erfaring gjennom andre prosjekter ved instituttet. Kvalitative intervju ble også vurdert som relevant for studiens formål, siden det ønskes å innhente kunnskap om et fenomen (Thagaard, 2018, s. 15).

Det kvalitative forskningsintervjuet handler om å innhente informasjon gjennom samtale med intervjupersoner (Brinkmann & Kvale, 2017, s. 20). Målet er å få en dypere forståelse av et

emne ved å analysere subjektets erfaringer og opplevelser. Denne metodikken kan være krevende og fordrer grundige forberedelser. Brinkmann og Kvale (2017, s. 35) forteller også at det eksisterer få standardregler eller prosedyrer som er allment godkjente ved gjennomføring av slike intervjuer. Videre skrives det at «intervjuferdighetene læres ... gjennom intervjupraksis» (Brinkmann & Kvale, s. 36). Samtidig nevnes det at forskere bør følge en intervjuprosess for å sikre kvaliteten på sluttproduktet.

Brinkmann og Kvale (s. 133) skriver om syv faser som utgjør hovedpunktene innen intervjuforskning. Det første punktet er tematisering, noe som allerede var gjennomført ved valg av tema og metode. Det neste som måtte fastsettes var design på undersøkelsen. Her skal undersøkelsens omfang og oppsett avklares. Dette handler blant annet om antall respondenter, tidsbruk og ressursbruk.

3.2 Design og utvalg

I henhold til oppsatt fremdriftsplan burde selve undersøkelsen gjennomføres mellom 01.03.19 og 15.04.19. Dette var bestemt for å sette av nok tid til resterende faser i studien før innlevering, med tanke på tidsbruk og tilgjengelige ressurser. Det neste steget var å fastsette utvalget.

Denne undersøkelsen kunne blitt gjort med flere utvalg. Valget falt til slutt på respondenter med erfaring fra Redningsselskapet fordi de besitter en kompetanse som kan svare på undersøkelsens problemstilling. Thargaard (2018, s. 54) kaller en slik seleksjonsprosess for strategisk utvelging. I tidligere faser av undersøkelsen ble det også vurdert å intervju personer fra Kystradio Sør eller et verksted som reparerer fritidsbåter etter havari. Dette ble valgt bort av hensyn til tid og ressurser.

Etter at Redningsselskapet ble valgt som utgangspunkt, gjenstod flere viktige avklaringer. I forkant av undersøkelsen ble følgende faktorer bestemt:

1. Respondent måtte være aktiv og medlem i Redningsselskapet.
2. Respondent måtte ha mer enn 1 års erfaring fra Redningsselskapet.

Det ble ikke satt noe krav til stilling i Redningsselskapet. Dette betyr at frivillige og faste ansatte kunne intervjues. Det ble heller ikke satt noe krav til operativ erfaring fra en redningsskøyte. Intervjupersonen kunne altså ha en administrativ stilling. Utover dette ble det ikke satt krav til alder, kjønn, yrke eller utdanning. Årsaken er at dette er faktorer som ikke blir sett på som viktige for undersøkelsen.

Når utvalget var bestemt og kriteriene for respondenter var satt, startet arbeidet med utvalgsstørrelse. Spørsmålet om utvalgsstørrelse er riktignok ikke så enkelt. Brinkmann og Kvale skriver «intervju så mange personer som det trengs for å finne ut det du trenger å vite» (2017, s. 148). Samtidig bør man ha i bakhodet at for mange respondenter gir mindre tid til analyse mens for få respondenter gjør det vanskeligere å generalisere funn. I forkant av undersøkelsen ble det bestemt at mellom 5 og 10 respondenter ville være tilstrekkelig for å nå «metningspunktet» (Thargaard, 2018, s. 59). Dette skulle også inkludere et testintervju. En slik utvalgsstørrelse ville også være i samsvar med vanlige intervjuundersøkelser som ofte ligger mellom 5 og 15 respondenter (Brinkmann & Kvale, 2017, s. 148). En annen viktig faktor i fastsettelse av antall respondenter er tilgjengelig tid og ressurser. Tallet som ble bestemt var funnet i samråd med veileder og vurdert opp mot valgt fremdriftsplan.

For å skaffe respondenter til undersøkelsen ble det sendt en formell henvendelse via e-post til oppgitt kontaktperson for Redningsselskapet Region Midt. Vedkommende tok denne forespørselen videre internt i Redningsselskapet for å finne kandidater som ønsket å delta. Rekruttering av deltakere foregikk dermed som «snøballmetoden» (Thargaard, 2018, s. 56). Deretter sendte kandidatene et svar direkte til undertegnede for å avtale møter. Det var altså ikke mulig å finne kandidater selv fordi Redningsselskapet ikke kan dele kontaktinformasjon til medlemmer med eksterne. Redningsselskapet har i Ålesund rundt 50 personer som frivillige. Opprinnelig forespørsel ble sendt ut 04.03.19 og etter dette ble flere intervju planlagt. Selve undersøkelsen ble gjennomført mellom 25.03.19 og 05.04.19. Undersøkelsen endte opp med 8 intervju hvor det første ble testintervju for intervjuguide, som vist i tabell 6.

Tabell 6: Informanter

Intervjuobjekt	Erfaring	Type stilling	Stilling
IO1 (Testintervju)	9 år	Fast ansatt	Administrasjon
IO2	5 år	Frivillig	Båtfører
IO3	6 år	Frivillig/Vikar	Båtfører/Administrasjon
IO4	4 år	Frivillig	Båtfører/Administrasjon
IO5	1,5 år	Frivillig	Matros
IO6	1,5 år	Frivillig	Matros
IO7	1,5 år	Frivillig	Matros
IO8	5 år	Fast ansatt/Frivillig	Båtfører

Det var flere kandidater som tok kontakt og ønsket å delta. Samtidig var det flere kandidater som arbeidet på sjøen og følgelig kunne de ikke delta fordi de var bortreist i en lengre periode. Det var også ytret et ønske om å intervju flere kandidater fra andre steder i landet. Dette viste seg å være unødvendig fordi flere respondenter hadde erfaring fra andre redningsskøyter, selv om de var frivillige i Ålesund.

Tabell 6 viser respondentene som deltok i undersøkelsen. Intervjuobjekt 1 var et testintervju. Det er forholdsvis god spredning i erfaring på respondentene og alle oppfylte minimumskravet til erfaring for å delta. Det var også god variasjon i stilling, selv om det bør nevnes at flere hadde ulike stillinger i selskapet.

3.3 Intervjuforberedelser

Når utvalget var bestemt startet arbeidet med intervjuet. Det eksisterer flere ulike intervjuvariasjoner. Noen kan minne mer om avhør mens andre lar respondenten snakke tilnærmet fritt. Intervju kvalitet er et begrep om forteller hvor gode svarene er. Kvaliteten avhenger av relevante svar fra personen, kontinuerlig oppfølging og tolkning samt innhente bekreftelse på egen tolkning av svar (Brinkmann & Kvale, 2017, s. 194). Intervjueren bør også være saklig, strukturert, kritisk og åpen. Intervjuer kan være strukturerte eller frie, noe som avhenger av emnet som skal undersøkes.

For denne undersøkelsen ble det valgt å gjennomføre semistrukturerte intervju (Thargaard, 2018, s. 91). Brinkmann og Kvale (2017, s. 162) forteller at slike intervju bygger på et manuskript med forslag til spørsmål. Det vil være opp til intervjueren å styre intervjuet med tanke på rekkefølge og hvilke spørsmål som stilles. Før undersøkelsen startet ble det derfor laget en intervjuguide (Vedlegg A).

Intervjuguide ble laget med utgangspunkt i problemstillingen og forskningsspørsmål. Samtidig følges veiledningen til Brinkmann og Kvale (s. 166-167). Helt i starten begynner man med introduksjonsspørsmål hvor respondenten får prate om eget arbeid. Videre er det en blanding av korte og enkle spørsmål hvor respondenten kan avgi konkrete svar og lengre spørsmål hvor egne meninger må utdypes. Dette er i tråd med anbefalinger til en intervjuguide (Thargaard, 2018, s. 95).

Brinkmann og Kvale (2017, s. 163) mener det kan være lurt å arbeide med flere dimensjoner i en undersøkelse. Dette betyr at forskningsspørsmål gjerne er svært teoretiske og følgelig bør de ikke benyttes som rene intervju spørsmål. Intervju spørsmål bør ligne på dagligspråk og derfor er figur 3 utarbeidet for å vise korrelasjon mellom intervjuguide og forskningsspørsmål.

Forsknings spørsmål	Intervju spørsmål
Er motorhavari blant fritidsbåter en konkret risiko i dag?	<ul style="list-style-type: none"> * Har du bistått fritidsbåter som har havarert? * Hva gjør Redningssselskapet når en fritidsbåt trenger assistanse på grunn av motorhavari? * Hvor ofte må Redningssselskapet rykke ut på slike oppdrag her i området? * Vil du kategorisere slike oppdrag som trygge eller risikofylte for de involverte? * Er motorhavari blant fritidsbåter et problem på sjøen i Norge i dag? * Tror du en reduksjon i antall havari vil føre til mindre ulykker og farlige hendelser langs kysten?
Hva er de vanligste årsakene til motorhavari blant fritidsbåter?	<ul style="list-style-type: none"> * Hva er årsakene til havari hos fritidsbåter som dere bistår? * Tror du noen av havariene kunne vært unngått? * Vil du si at båteiere er flinke til å vedlikeholde sine motorer? * Er båteiere forberedt på havari? (Redundans, reservedeler) * Har båteiere et avslappet forhold til denne risikoen?
Hvilke tiltak trekkes frem som relevante for å redusere risikoen forbundet med motorhavari?	<ul style="list-style-type: none"> * Arbeides det med å redusere antall havari i dag? * Hvem burde ta ansvar for å gjennomføre tiltak? * Kommenter hva du synes om følgende tiltak og eventuelt hvordan det bør gjennomføres: - Holdningskampanje/bevisstgjøring fra myndigheter med fokus på farene ved dårlig vedlikehold. * Finnes det andre tiltak som kan iverksettes for å redusere antallet havari blant fritidsbåter i Norge?

Figur 3: Planlagt sammenheng mellom intervjuguide og formål

3.4 Transkribering og analyse

Brinkmann og Kvale (2017, s. 215) forteller at analysemetode må bestemmes før selve intervjuet starter. Naturligvis er dette tilknyttet transkriberingsmetode også.

Det finnes flere måter å dokumentere ett intervju og denne undersøkelsen har benyttet taleopptak. Uavhengig av metode vil transkripsjon kunne by på flere utfordringer. Her nevnes mangel på kontekst, tonefall, kroppsspråk og lignende (Thargaard, 2018, s. 111-113).

Naturligvis kan dette være en aktivitet som krever mye tid og ressurser. Videre finnes ingen fasit på hvordan man transkriberer men det bør komme fram hvilken prosedyre som benyttes. Valg som må tas er om man skriver ordrett eller bruker en formell tilnærming (Brinkmann & Kvale, 2017, s. 208). Her nevnes lyder, pauser og følelsesuttrykk som kan inkluderes eller utelates. For denne besvarelsen er det brukt en formell tilnærming hvor intervjuet er gjengitt ordrett men uten pauser eller andre lyder. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 4.

For denne undersøkelsen ble det gjennomført intervju hvor «intervjupersonene beskriver sin livsverden» (Brinkmann & Kvale, 2017, s. 221). Metoden for å analysere dette på en effektiv måte er såkalt meningsfortetting og meningskonsentrasjon. Brinkmann og Kvale (s. 232) skriver at dette handler om å fokusere på mening. Dette gjennomføres ved å lese gjennom hele intervjuet for å forstå helheten. Deretter prøver man så objektivt som mulig å korte ned formuleringene til det som faktisk er sentrale tema. Dette er også beskrevet i detalj i kapittel 4.

3.5 Etikk

Brinkmann og Kvale (2017, s. 96) forteller at kvalitative undersøkelser er en balansegang mellom det å innhente kunnskap og ta etiske hensyn. For forskere vil undersøkelser utarbeides med utgangspunkt i etiske retningslinjer (Thargaard, 2018). I utgangpunktet omfatter dette behandling av personopplysninger som sikrer deltagerens anonymitet gjennom undersøkelsen. Etiske retningslinjer handler også om korrekt gjengivelse av svar fra respondenter.

Som nevnt tidligere fikk aktuelle kandidater fra Redningselskapet en forespørsel av oppgitt kontaktperson. De som var interessert sendte en e-post til intervjuer for å få ytterligere informasjon om undersøkelsen. Var kandidaten aktuell for intervju ble dette avtalt nærmere via e-post. Tid og sted for intervju var alltid bestemt av respondent. Alle intervju ble utført ved taleopptak på mobiltelefon. Dette var for å kunne transkribere intervjuet i etterkant.

NTNU har strenge regler for personvern. For denne undersøkelsen vil yrke og organisasjonstilknytning regnes som indirekte personopplysninger (NTNU, u.å.a, avsn. 4). Slike opplysninger kan gjøre det mulig å spore opplysninger tilbake til en enkeltperson. Den 7. mars 2019 ble prosjektet meldt inn til Norsk Senter for Forskningsdata [NSD] (Vedlegg B). Prosjektet ble godkjent dagen etterpå og er derfor i tråd med norsk lovverk. I tillegg ble det utarbeidet en risikovurdering (Vedlegg D) som er krav fra NTNU før man behandler personopplysninger (NTNU, u.å.a, avsn. 5-6). Risikovurderingen ble gjort i samråd med veileder.

Samtlige respondenter mottok også et samtykkeskjema som ble utarbeidet gjennom NSD. Skjemaet (Vedlegg C) gir respondenten informasjon om undersøkelsen og deres rettigheter. Samtlige respondenter har signert skjemaet før gjennomføring av intervju. Dette er også et krav fra universitetet (NTNU, u.å.a, avsn. 18-21) hvis en undersøkelse omfatter personopplysninger. Dette er også i tråd med teori fra Brinkmann og Kvale (2017, s. 300) som sier at det bør foreligge en skriftlig kontrakt med intervjuobjektene som presiserer konfidensialitet og publisering. Intervjuobjektene bør også ha en forståelse av konsekvensen for undersøkelsen (Thargaard, 2018, s. 26).

Til slutt bør det nevnes at studenten har signert en taushetserklæring om behandling av opplysninger i denne undersøkelsen, slik som påkrevd av universitetet (NTNU, u.å.a). Det er også laget en masteravtale og datahåndteringsplan i samråd med veileder (NTNU, u.å.a).

Alle respondenter har fått samtykkeskjema og informasjonsskriv på e-post. De har også fått min kontaktinformasjon hvis de ønsker innsyn i prosjektet eller ønsker å trekke seg. Respondentene har ikke fått vite som deltar i undersøkelsen.

3.6 Gjennomføring

Alle intervju ble gjennomført på tomannshånd, ansikt til ansikt, etter nærmere avtale med respondent. Samtlige intervju ble avholdt mellom 25.03.19 og 05.04.19. Respondenter fikk velge sted selv og flere ønsket å ta intervju i et møterom på Campus Ålesund. Utenom dette ble møterom på Redningsselskapets Hovedkontor i Ålesund benyttet. Alle intervju ble holdt på dagtid og intervjusituasjonen bar preg av tillit og fortrolighet (Thagaard, 2018, s. 99).

Tidsbruken er varierende og samsvarer med hvor god tid respondenten hadde til disposisjon. IO4 kan trekkes frem som et eksempel. Vedkommende hadde satt av en god halvtime til intervjuet men ble distraherert rett før start fordi, ironisk nok, en båt måtte ha assistanse av Redningsselskapet. IO5 og IO6 hadde mer tid til disposisjon men var ikke like snakkesalige som øvrige respondenter. Det kan nevnes at det ikke var hensiktsmessig å avholde intervju så tett og spesielt tre intervju den 02.04.19 ble litt mye. Samtlige intervju ble transkribert innen 48 timer etter møtet.

Før selve intervjuet startet ble det satt av noen minutter til småprat. Slik ble intervjuer og respondent litt bedre kjent før intervjuguiden ble tatt opp. Det var også mulig for respondenten å stille spørsmål før vi startet. Denne samtalen ble svært viktig for å avklare formålet med undersøkelsen og hvordan intervjuet skulle avholdes (Thagaard, 2018 s. 101). Dette forklarer tabell 7 hvor total tidsbruk er hele samtalen som fant sted mellom intervjuer og respondent, mens tid på taleopptak er selve intervjuguiden.

Tabell 7: Gjennomføring av intervju

Intervjuobjekt	Dato	Total tidsbruk	Tid på taleopptak	Lokasjon
IO1	25.03.19	35 minutter	24 minutter	RS Sørneset
IO2	26.03.19	40 minutter	27 minutter	NTNU Ålesund
IO3	01.04.19	37 minutter	30 minutter	RS Sørneset
IO4	02.04.19	20 minutter	12 minutter	NMK Ålesund
IO5	02.04.19	19 minutter	12 minutter	NMK Ålesund
IO6	02.04.19	18 minutter	11 minutter	NMK Ålesund
IO7	04.04.19	22 minutter	15 minutter	NMK Ålesund
IO8	05.04.19	22 minutter	15 minutter	RS Sørneset

Avslutningsvis kan det nevnes at alle intervju ble avholdt på forsvarlige tidspunkt og i gode møterom uten nevneverdig støy. Alle intervju ble også gjennomført sammenhengende uten avbrytelser, med to unntak. Dette var IO4 som ble avbrutt av privat telefonsamtale og IO8 som stoppet opp fordi en person måtte snakke med respondenten. Dette fremkommer også av transkripsjonene.

3.7 Gyldighet

I denne fasen drøftes troverdigheten, styrken og overførbarheten til intervjuet (Brinkmann & Kvale, 2017, s. 272). Dette vurderes ved hjelp av flere begreper. Ett av dem er objektivitet som omhandler at forskeren er fordomsfri, upartisk og kan vurdere resultat fra flere sider. Objektivitet handler også om kunnskap som er etterprøvd (Brinkmann & Kvale, s. 273). I en kvalitativ undersøkelse er det vanskelig å gjøre en vurdering av objektivitet. Dette er også en besvarelse som er utarbeidet alene og ingen andre har derfor analysert de transkriberte intervjuene. Undertegnede har også mye erfaring med bruk av fritidsbåt og arbeid på sjøen generelt. Likevel har jeg forsøkt å møte alle respondentene med helt åpne tanker. Selv vurderes denne besvarelsen som objektiv nok til å gjelde som gyldig kvalitativ forskning.

Reliabilitet forteller om resultatet er troverdig, det vil si om det kan gjenskapes av andre forskere. Brinkmann og Kvale (s. 276) forteller at respondenter avga ulike svar bare man forandret ordlyden. For å oppnå høy reliabilitet i denne undersøkelsen er de fleste spørsmål stilt på samme måte, dog ikke nødvendigvis i samme rekkefølge. Hvis man sammenligner svarene til respondentene vil man også se flere sammenhenger med det som er publisert offentlig fra Redningsselskapet, slik som endring av eksisterende båtførerprøve (Nygård, 2019; Wahl, 2018). På det jevne er det heller ikke produsert noen svar som avviker voldsomt fra det man forventer å høre. Resultatene i denne undersøkelsen vurderes derfor som troverdige. Det bør også presiseres at alle respondenter fikk mulighet til å endre sine svar gjennom intervjuguiden (Vedlegg A) samtidig som intervjueren gjenfortalte sine tolkninger underveis. Undersøkelsen er også beskrevet svært detaljert og dette styrker besvarelsens reliabilitet (Thagaard, 2018, s. 181).

Validitet handler om du måler det du tror du måler (Brinkmann & Kvale, 2017, s. 276). Dette viser altså om en slutning er korrekt, eller at man måler det man tror man måler.

Intervjuguiden som er utarbeidet omfatter flere spørsmål som inngår i samme tema.

Naturligvis kan det være spørsmål som burde vært omformulert eller slikt men totalt sett vil validiteten være god. Tolkningene er logiske, intervjuet er gjennomført med høy kvalitet og respondentene er spurt om hva de faktisk mener (Brinkmann & Kvale, s. 278).

Det eksisterer dessverre ingen lignende studier som kan styrke validiteten til denne besvarelsen (Thagaard, 2018, s. 181).

Når det gjelder generalisering er dette en studie innenfor et svært vidt emne og sannsynligvis er den relevant innenfor andre situasjoner (Thagaard, s. 182). Likevel er datagrunnlaget hentet fra et, i utgangspunktet, snevert geografisk område. Naturligvis er det enkelt å tenke at studiens innhold kan overføres til samtlige fritidsbåter i Norge. Heldigvis er dette et tema som ble tatt opp i flere intervjuer. Her nevnes store geografiske forskjeller langs kysten, der kysten på Sørlandet ikke kan sammenlignes med Vestlandet og nordover. Studiens innhold kan derfor i hovedsak overføres til Vestlandet og spesielt situasjonen med fremdriftshavari blant fritidsbåt. Det bør også nevnes at utvalget i undersøkelsen ikke er representative for en populasjon (Thargaard, s. 55).

Avslutningsvis kan det nevnes at studien vurderes som troverdig, selv om det er krevende å vurdere kvalitet på kvalitative studier (Thagaard, s. 181).

Kapittel 4 – Resultat

I dette kapittelet vil ervervet kunnskap fra intervjuundersøkelsen reproduseres skriftlig. Denne intervjuundersøkelsen er dokumentert og transkribert ved hjelp av taleopptak. Transkribering ble utført ved å benytte en formell tilnærming. En slik stil innebærer at lyder, følelsesuttrykk og pauser utelates (Brinkmann & Kvale, 2017, s. 208). Denne stilen byr selvsagt på utfordringer i analysefasen, særlig når tonefall og kontekst ikke noteres. Likevel er dette valgt bort av hensyn til relevans for studien. Fokuset har vært på innhold og mening, ikke formulering. Riktignok er alle lydopptak notert ordrett. Flere respondenter hadde en markant dialekt noe som gjorde at alle intervjuer ble nedskrevet på standard bokmål. Tabell 8 nedenfor viser generell informasjon om intervjuene som ble gjennomført. Noen opptak fikk litt dårligere kvalitet fordi respondent snakket lavt, det var litt støy i området eller fordi respondent satt langt unna. Intervjuene ble gjennomført med en god kontakt mellom respondent og intervjuer, noe som er viktig for å få flyt i samtalen (Thagaard, 2018, s. 109).

Tabell 8: Intervjukvalitet

Intervjuobjekt	Antall ord transkribert	Kvalitet på lydopptak
IO1 (Testintervju)	3182	God
IO2	4159	God
IO3	3811	God
IO4	1697	Middels
IO5	2018	God
IO6	1827	God
IO7	2530	Middels
IO8	2538	God

Naturligvis er det svært mye som må analyseres ved slike intervju. For å skaffe oversikt er det satt opp tabell 9 nedenfor. Her kategoriseres alle svar som respondenten gir, såkalt meningskonsentrering (Brinkmann & Kvale, 2017, s. 231). Tabellen er laget med utgangspunkt i en vurdering av svar fra respondentene. De ulike kategoriene forklares senere i kapittelet. Som vist i tabellen ovenfor er det transkribert en stor mengde data og følgelig har det mest relevante blitt selektert.

Tabell 9: Hovedresultat fra undersøkelse

Analyse – Meningskonsentrasjon					
Kategori	Forklaring	Svar			
		Avkreftende	Både ja og nei	Bekreftende	Vet ikke / Svarer ikke
Erfaring	Har respondenten opplevd motorhavari blant fritidsbåt gjennom sitt arbeid.		IO1	IO2 IO3 IO4 IO5 IO6 IO7 IO8	
Risiko	Har respondenten opplevd motorhavari som risikofyllt for personen i fritidsbåt eller andre.	IO5 IO6 IO7	IO1 IO2 IO3 IO4 IO8		
Årsak	Kan brukeren av fritidsbåt lastes for motorhavari.		IO1 IO3 IO4 IO5 IO6 IO7	IO2 IO8	
Brukere	Er brukere av fritidsbåter forberedt på motorhavari.	IO2 IO3 IO5 IO7	IO4 IO8	IO6	IO1
Tiltak	Finnes det tiltak som kan implementeres for å redusere risikoen ved motorhavari i Norge blant fritidsbåter.	IO4 IO5	IO8	IO1 IO2 IO3 IO6 IO7	
Risiko-kommunikasjon	Bør en relevant aktør informere brukere om farene forbundet med motorhavari.	IO7 IO8	IO1 IO5	IO3 IO4	IO2 IO6

4.1 Erfaring

Majoriteten av respondentene har erfaring med motorhavari gjennom sitt engasjement i Redningsselskapet. Unntaket er IO1 som har en administrativ posisjon og følgelig har ikke vedkommende deltatt i slike operasjoner. Respondenten er likevel plassert i kategorien *både ja og nei* fordi personen har vært observatør når andre utfører oppdraget.

IO5 forteller at det er blitt 15-20 oppdrag siden innmeldingen i RS for halvannet år siden. IO3 har en del erfaring fra flere steder i landet og vikarierer også på de faste skøytene i området. Vedkommende forteller at assistanse til havareerte fritidsbåter er primæroppgaven til Redningsselskapet. «*Mange kaller oss Falken på sjøen ... 80-90% av oppdragene går ut på slep av båt med motorhavari*» forteller IO3. IO4 sier nesten akkurat det samme. Visstnok avhenger hyppigheten av sesongen og høysesongen betegnes som etter påske og gjennom sommeren. Dette støttes også i stor grad av IO2 som trekker frem fiske i Borgundfjorden som hektisk.

Oppdragene varierer litt men som oftest er det slep forteller IO3. «*Vi er selvfølgelig behjelpelige med å fikse problemet. Men hvis det ikke lar seg fikse kjapt, så sleper vi den [båten]*». IO4 og IO6 forteller også at de fleste oppdrag er slep på ett eller annet vis.

Et annet interessant moment som nevnes er den store geografiske variansen. IO3 forteller blant annet «*Nå er ikke vårt distrikt det verste, jeg har vært nede i Oslofjorden og der skal jeg love deg at der er det mye verre*». IO4 vektlegger også at i forhold til antall båter så er ikke fremdriftshavari noe stort problem her i området. IO8 har arbeidet helt nord i landet og kan fortelle om forholdet mellom næringsbåter og fritidsbåter. «*I nord er det veldig preget av fiskebåter, mye fiskebåter og de går ikke under fritidsbåtbegrepet. Mens i sør er det mye mer fritidsbåter*» forteller IO8. På spørsmål om dette er et problem på sjøen svarer IO8 «*Fremdriftshavari er den største årsaken til at folk trenger hjelp, så vil jeg si at det er et problem. Helt klart*».

Kort oppsummert kan man si at samtlige respondenter har kjennskap til denne risikoen gjennom sitt arbeid og det kan betegnes som et problem på sjøen.

4.2 Risiko

Gjennom undersøkelsen er deltakerne spurt om opplevd risiko i forbindelse med de oppdragene som er nevnt i delkapittel 4.2. Her er det litt større variasjon i svarene som er avgitt. IO3 forteller at mange slike oppdrag er helt ufarlige og lite dramatiske. Likevel nevnes en viktig faktor, nemlig værforhold. IO3 sier «*Enkelte oppdrag, spesielt i dårlig vær, så er jo det ... kan det være dramatisk da. For å drifte opp i, på land eller skjær eller sånne ting*». Denne påstanden støttes også av IO1 som trekker frem *Viking Sky*. Dette var en situasjon hvor de ansatte i Redningsselskapet måtte avbryte på grunn av stor risiko. «*... de må vurdere situasjonen. De er profesjonelle og modige nok til å innrømme at dette er for heavy*» forteller IO1. Samtidig påpekes det at man aksepterer en viss risiko når man er frivillig på en skøyte.

IO2 forteller at de aldri har opplevd noe risiko for sin egen del. Respondenten sier «*Jeg har aldri ansett oss som utrygge*». Årsaken er her mye bra sikkerhetsutstyr om bord. «*For oss er det ikke risikofylt. Vi tar jo høyde for vår egen sikkerhet til enhver tid og vi utsetter oss selv ikke for stor risiko*» forteller IO4, som delvis speiler svaret til IO2. De fleste respondenter mener altså at det ikke er noen risiko i bildet ved slike oppdrag, for sin egen del.

For havaristen er det litt begge deler når det kommer til opplevd risiko. IO2 sier at flere havarister er rolige, sannsynligvis på grunn av tidligere erfaring fra sjøen, eksempelvis som fiskere. På en annen side er det noen som opplever i overkant mye risiko på grunn av eksterne forhold som vær og vind. «*Altså, hva skal man si? Der er jo mange som har fått problem på sjøen som aldri har reist på sjøen igjen da, som jeg vet om*». IO4 støtter også at risiko henger sammen med været men sier ikke så mye mer enn det. IO8 sammenligner situasjonen med biltrafikk. «*På havet har du mye krefter rundt deg da og det er ikke slik som med bil at får du motorstopp så er det bare å svinge ut og sette på nødblink*.» IO8 nevner også noe som ikke andre har snakket så mye om, nemlig brannfare. «*En vanlig motorstans er ikke kritisk i seg selv ... tilfeller der du har varmgang som medfører brann og sånne ting, da blir det fort kritisk*». Her kobles altså risiko for motorhavari med andre situasjoner som kan oppstå.

IO5 er forholdsvis avkrefteende når det kommer til risiko. Selv har personen aldri følt seg utrygg og ikke for havaristen heller. Samtidig presiserer respondenten at han aldri har deltatt på alvorlige hendelser. Respondenten kan derfor tenke seg at det er en viss risiko inne i bildet for havaristen. IO7 stiller seg bak dette og sier *«det er jo alltid en risiko, men ... nei jeg vil ikke kategorisert det som farlig hvert fall, det vil jeg ikke»*.

Respondentene reflekterer en del rundt risikobegrepet men opplever ikke risiko for sin egen del. Når det gjelder havaristen er det litt delte meninger men de fleste mener at risiko knyttes til værforhold. Motorhavari isolert sett, er altså ikke så farlig under gitte forutsetninger.

4.3 Årsak

I denne bolken presenteres funn knyttet til kategoriene årsak som illustrert i tabell 9. Formålet med denne delen er å avdekke de vanligste årsakene til havari blant fritidsbåter. Som vist i tabell 9 har nesten samtlige respondenter svart *både ja og nei* på om brukeren kan lastes for motorhavariet. Dette er svært interessant.

IO3 forteller følgende om årsak til havari *«Nei, det er veldig mye forskjellig. Men det er mye med diesel, filter og vedlikehold på den måten. Fremdriftssystem, gir og sånne ting. Og da vil jeg si at mye går på vedlikehold!»*. IO3 forteller også at mange trenger bare hjelp en sjelden gang. Vedkommende forteller også at *«i løpet av en helg så har jeg opplevd å være ute og assistere samme båt 3 ganger»*. Det er altså mye forskjellig som kan oppstå. IO4 beretter at mange havari kan forekomme som følge av problemer i kjølesystemet.

En helt annen årsak til motorstopp er mangel på drivstoff. IO3 forteller at enkelte reiser på lengre turer uten å ha med nok drivstoff til turen. Når de da går tom må noen ut og fylle på. IO1 har delvis samme oppfatning og trekker frem drivstoff som en årsak til havari. *«Hadde de fylt på nok drivstoff eller riktig drivstoff ...»* blir kommentert av IO1. Dette er flere respondenter samstemte om. IO4 og IO5 er også opptatt av drivstoff og nevner at man bør

fokuserer på ren dieseltank. IO6 nevner dieselfilter og sier at «*Mange som har drivstofftilførsel da. Der du har kanskje noen filter som går tett*».

IO7 har en ganske interessant kommentar når det kommer til årsak. «*Nå er det finvær og nå skal vi ut. Driter i filter og det som er. Bare prøver seg*». Mange er altså fornøyd bare båten starter. Samtidig påpeker vedkommende at folk stort sett vet bedre. IO7 sier «*Her er det heller sløvheter tror jeg*». Denne kommentaren handler om at folk bruker båten til rekreasjon i fint vær og følgelig vil man bruke den på kort varsel.

På en annen siden nevnes det at flere er flinke. IO1 forteller at «*Et uhell kan jo skje alle. Altså, samme hvor godt du vedlikeholder så kan det jo skje ting*». IO4 forteller videre at mange er uheldige og skader båten som følge av redskaper i propell.

IO2 er svært bekreftende når det kommer til årsak. Vedkommende nevner manglende filterbytter og feil drivstoff som gjengangere. Respondenten nevner også at mange gjør vedlikeholdet selv, her i området. Dette skal likevel ikke være noen årsak til hyppigere havari. Respondenten mener heller det er vanlig å skru selv. En annen respondent som kategoriseres som bekreftende er IO8. Dette er fordi IO8 mener at ting kan skje uansett men svært mange gjør feil. «*Det er som sagt en hel del folk som trenger startstrøm. Gjerne hvis de er ute og fisker og stopper motoren. Så blir de liggende å fiske, gjerne med lanterner på, ekkolodd på og så går de tom for strøm. Så får de ikke start. De kan gå drivstofftom ... årsaken til det kan være at de ikke har fulgt med eller har planlagt feil*». Avslutningsvis forteller respondenten om flere som ikke rengjør dieseltanken sin, noe som på sikt fører til tette filtre og påfølgende motorstans. Det er altså flere årsaker til motorhavari, noe som gjør situasjonen ytterligere kompleks.

4.4 Brukere

Denne bolken presiserer svarene til intervjuobjektene når det kommer til hvorvidt brukerne er forberedt på havari. Her er det litt delte meninger blant respondentene og IO3 forteller at folk flest tenker ikke at dette kan skje med dem. Overraskende nok forteller også IO3 at *«Jeg har også assistert høyt utdannede folk ikke sant. Der har vært sjøkapteiner og maskinister om bord»*. Respondenten antyder altså at selv de med formell utdanning og erfaring ikke er beskyttet mot denne risikoen. IO2 er enig i at brukere er dårlig forberedt. På spørsmål om dette svarer IO2 nemlig *«Nei jeg tror ikke noen er forberedt på det»*. IO5 tror heller ikke båteiere er så veldig forberedt og trekker paralleller til hvor ofte båten brukes. *«Jeg tror de som er ute sjeldent og har en båt som er ute et par ganger i året da, de har ikke med seg den samme beredskapen som de som bruker båten jevnlig»*. Respondenten mener her at hyppig bruk av båten gjør at havaristen bedre rustet til å håndtere uventede hendelser. IO7 mener at størrelsen på båten avhenger av hvor forberedt man er. Respondenten svare på om brukere er forberedt og sier *«Nei, det tror jeg ikke. Mindre sjarker og seilbåter og cabincruisere så har jeg ikke inntrykk av at folk har med seg det de trenger egentlig.»* Vedkommende mener at de litt større båtene har mer utstyr og er bedre forberedt hvis noe skulle skje.

Om brukerne er forbered svarer IO4 at *«den faktoren, den tidsfaktoren at ... de er innaskjærs, de er en time fra å drive på land. Det er vanskelig å få reparert mye på den tiden. Men det de ofte er forberedt på er at de har anker eller dregg eller noe sånt som de kan bremse driften med. Men det er ikke alle som har det heller.»* Her nevnes det også at enkelte har et litt avslappet forhold til denne risikoen. IO8 ligger i samme kategori som IO4. Respondenten forteller at brukere ofte har med seg nødvendig utstyr, både sikkerhetsutstyr og reservedeler eller verktøy. Problemet er at folk ikke kan å bruke det eller ikke følger rett handlingsmønster hvis en situasjon skulle oppstå. IO8 forteller *«Jeg har vært på flere oppdrag der havarist har hatt verktøy, har hatt reservedeler men ikke visst hva han skulle gjort»*. Videre forteller respondenten *«Ja stort sett så er fritidsbåtbrukerne flinke på det der vil jeg si. Stort sett. Ikke alltid de er like flinke til å bruke det. Så når jeg får en telefon fra en havarist så er det, noe av det første jeg spør om, etter at jeg har fått vite hvor han er og hva situasjonen er, det er om han har dregg, om han har redningsvest. Og hvis han har det, be han om å få den på seg. For det er ikke alltid de har den på seg selv om de har den med seg»*. Her avdekkes det altså at brukere har med seg utstyr men kanskje ikke er bevisst nok på bruken av det.

Et siste moment nevnes av IO6. Respondenten er bekreftende og mener graden av forberedelse avhenger av fartsområde. Om fritidsbåter nært kysten sier respondenten at *«alle har jo redningsvest og sånt ... de som bare går inne i fjordene her ... det er jo nesten godt nok da»*.

Respondentene har tilsynelatende delte meninger om dette temaet. Enkelte mener brukere er forberedt mens andre er litt avkreftende. Noen har med seg utstyr og er flinke mens andre kanskje ikke kan å bruke enkle ting, slik som redningsvest eller dregg. Det avdekkes også at de med formell utdanning ikke er beskyttet mot denne risikoen.

4.4 Tiltak

Denne bolken omhandler relevante tiltak, utenom risikokommunikasjon, som kan implementeres for å redusere frekvensen eller konsekvensen ved denne risikoen. Her er det igjen delte meninger. IO3 er bekreftende når det kommer til relevante tiltak som kan implementeres for å redusere frekvensen av havari. Respondenten foreslår økt maskinteknisk kompetanse, litt reservedeler om bord og regelmessig vedlikehold. Respondenten mener flere havari kunne vært unngått hvis brukeren hadde kunnet litt mer om egen båt og motor. *«Dette bunner jo ut i vedlikehold, vedlikehold, vedlikehold. Har du skikkelig vedlikehold så er det store sjanser for at det ikke skjer noe»*. IO2 er også opptatt av kompetanseheving og foreslår et eget kurs for brukere av fritidsbåt. *«Jeg har jo foreslått for flere i Redningssselskapet å holde kurs for ... eller jeg tror det er veldig mange som hadde meldt seg på et kurs der vi informerer om båtens motor og vedlikehold på motor og hvordan man tar oljeskift, hvordan man tar filterskift. Hvordan man gjør enkel service på motor»*. IO6 nevner også at man bør øke kunnskapen på den vanlige båtbrukeren. IO7 forteller at økt kunnskap om seilas kan være ett godt tiltak. Her nevnes ikke manøvrering men heller bruk av sjømerker som viktig. Praktisk kjennskap til motor er også ønsket. *«Ta å se hvordan en reim skal være og vite ... hvert fall få sett da hvordan man bytter dieselfilter liksom»*. Avslutningsvis nevner likevel IO7 at man ikke må fokusere for mye på kompetanseheving. *«Man kan jo ikke pålegge alle som skal på sjøen å ta maskinistskolen eller styrmannsskolen før man skal på båttur heller»*. IO7 er altså opptatt av balanse på dette punktet.

IO1 er også bekreftende og trekker frem flere momenter. Ett sentralt punkt er økt fokus på opplæring gjennom båtførerkurs. IO1 sier *«Tidligere var jo det slik at båtførerkurs hadde krav til antall timer. Der er nå bare strøket bort. Nå kan jeg eller min kone holde båtførerkurs på 5 timer uten noe mål eller mening. Så det er ikke noe krav til de som er instruktører og det er ikke krav til innhold i kurset så lenge man består en eksamen og får beviset. På eksamen kan også instruktør stå og hjelpe elever»*. Det trekkes også paralleller til opplæring for bil og de kravene som stilles der. IO1 ønsker at Sjøfartsdirektoratet tar grep. Respondenten nevner og praktisk opplæring og obligatorisk kurs for alle, uavhengig av alder. Dette tiltaket synes å være et paradigme innenfor sikkerhet blant fritidsbåter, fordi de fleste respondenter nevner dette tiltaket på en eller annen måte. IO2 er også med på denne tankemåten og trekker frem myndigheter som viktige for gjennomføring av tiltak.

IO4 stiller seg litt avkreftende til dette temaet og framhever frihetsfølelsen versus nye restriksjoner. Vedkommende ønsker at folk har med seg nødvendig sikkerhetsutstyr og kan bruke det hvis uhellet skulle være ute. Når det gjelder tiltak mot havari så ønsker ikke respondenten nye krav eller restriksjoner. *«Pålegg det treffer ganske blindt ... det er ikke så mye fritidsbåt hvis du ikke har frihet»*. Det er altså ikke ønsket å lage strengere krav til vedlikehold av fritidsbåter. IO4 sier videre *«Båtene skal være godkjent når de er nye, det er bra. Men vi skal også ha de gamle snekkene fortsatt»*. IO5 er også avkreftende i sine svar. Personen nevner at forebyggende vedlikehold sannsynligvis kunne hindret mange havari. Samtidig mener respondenten det er vanskelig å lage generelle tiltak for en såpass stor gruppe. *«Så jeg tror du sliter med å få de som bruker båten 3-4-5 ganger i året da, til å komme inn i samme greiene. Så jeg tror det er vanskelig å lage generelle tiltak som kommer til å treffe alle sammen»*. IO5 frykter dermed at nye tiltak rammer de som uansett er flinke, men ikke de som utgjør problemet. Videre frykter IO5 at strengere krav til opplæring og kursing vil gjøre det dyrere å drive med fritidsbåt. Samtidig er tanken god og kan gi positive resultater mener respondenten.

IO8 er både avkreftende og bekreftende. Respondenten sier følgende om tiltak *«Gjøre ren tanken, skifte filter, ha med seg ekstra filter, ha med seg ekstra drivstoff, ja så ... der er mye du kan gjøre»*. Respondenten trekker også frem bedre båtførerkurs og kompetanseheving. Samtidig vil respondenten presisere at *«Man kan liksom aldri heilgardere seg mot fremdriftshavari. Det er noe som vil skje uansett hvor godt man vedlikeholder en båt, så vil man risikere og komme i en situasjon hvor man har fremdriftshavari. Det kan være nok at man får tau i propellen det. Det har jo ingenting med vedlikehold eller sikkerhet å gjøre. Det er jo bare at man har vært uheldig. Men da er det desto viktigere at den som er i båten vet hvordan man skal håndtere situasjonen som oppstår. Og sørge for å ha utstyret man trenger for å håndtere situasjonen»*. Dette er absolutt en interessant tankegang.

4.5 Risikokommunikasjon

Denne bolken handler om en relevant aktør burde i større grad informere om farene ved motorhavari. Risikokommunikasjon er også hovedtiltaket som denne undersøkelsen bygger på. Respondentene er derfor bedt om å dele sine tanker rundt et slikt tiltak. IO3 er bekreftende på dette punktet og mener dette burde være et samarbeid mellom Redningssselskapet og myndigheter. Respondenten kunne godt tenke seg en slags kampanje på våren som fokuserer på farene ved mangelfullt vedlikehold. IO4 er også positiv til slike tiltak og viser til at Redningssselskapet deler mye på sosiale medier og tidvis i riksmidier og lokalaviser.

IO1 er enig i denne påstanden men trekker frem at dette gjøres allerede. *«Det finnes, men gjerne mer av den typen»*. IO5 synes tiltaket virker fornuftig men stiller spørsmål ved effekten. *«De som egentlig trenger det de kommer ikke til å tenke på det.»* sier IO5. Dette er noe som bør drøftes videre.

Til tross for spørsmålet som ble stilt i intervjuguiden svarte ikke alle respondentene på dette tiltaket. IO2 og IO6 tok ikke stilling til dette tiltaket fordi de ikke hadde noen formening om effekt. På en annen side har du respondenter som er litt mer skeptiske.

IO7 er svært avkreftende når det kommer til økt fokus på risikokommunikasjon. *«Det er veldig bra det men jeg tror ikke man kommer så langt med det. Pluss folk fleste tenker jo, jaja det skjer ikke med meg. Du ser jo på drukningsstatistikken og sånn. Hvor mange år har de presset på med det her med redningsvest og kommet med nye krav til redningsvest til forskjellige typer båter. Men folk drukner som aldri før. For de tenker at det skjer ikke med meg.»* IO8 deler denne oppfatningen og sier *«Nei alle sånne kampanjer er bra, for all del. Men du vil alltid ha en gruppe som ikke er mottakelig for sånne ting da»*. Respondenten stiller dermed spørsmål om effekten av dette tiltaket. Sånn sett blir tiltaket ikke vurdert som noe særlig relevant av enkelte.

Kapittel 5 – Diskusjon og analyse

I dette kapitlet vil eksisterende teori kobles sammen med de funn som er gjort gjennom undersøkelsen, for å svare på oppgavens problemstilling og forskningsspørsmål.

5.1 Er motorhavari blant fritidsbåter en konkret risiko i dag?

For å redegjøre om motorhavari er en konkret risiko må man først presisere begrepet. Risiko er et begrep med flere definisjoner. Aarset (2016, kapittel 4.1.2) forteller om risiko som en uønsket hendelse som kan oppstå i forbindelse med gjennomføring av en aktivitet. En uønsket hendelse vil forekomme hvis målet for aktiviteten ikke nås eller man går utenfor sine begrensninger. Videre er risiko knyttet til sannsynligheten for at en slik hendelse skal forekomme og hvilke konsekvenser som oppstår. Dette forskningsspørsmålet omhandler risiko for de involverte, det vil si både havarist og redningspersonell.

Det første steget i en risikohåndteringsprosess er å kommentere aktiviteten som gjennomføres (Aarset, kapittel 2.1.2). For å forstå og løse problemstillingen må man altså konkretisere situasjonen som er utgangspunkt for risikoen. Situasjonen i Norge kan generaliseres gjennom eksisterende empiri. KNBF (2018, s. 51) forteller at norske fritidsbåter i hovedsak benyttes til dag/ettermiddagsturer eller fisketurer. 71,5% av de med motorbåt uten overnattingsmuligheter svarer at de bruker båten til dagsturer eller ettermiddagsturer (KNBF, s. 51). Fritidsbåten ble også benyttet i snitt 28 dager i året i 2017 (KNBF, s. 52), med hovedvekt på juni, juli og august. Trenden er altså at man har en båt som brukes for kortere perioder av gangen og bare i en kort periode i løpet av året. Dette er i hovedsak aktiviteten som skal analyseres ved hjelp av en risikohåndteringsprosess (Aarset, 2016, kapittel 2.1.2). Statistikk fra KNBF korrelerer i stor grad med svarene som er gitt av respondenter i denne undersøkelsen. IO4 forteller at hyppigheten avhenger av sesongen og høysesongen betegnes som etter påske og gjennom sommeren. Dette stadfestes også i stor grad av IO2 som trekker frem fiske i Borgundfjorden som hektisk for Redningsselskapet. Figur 4 er ment å illustrere de farene som kan forekomme ved fiske fra fritidsbåt.



Figur 4. Illustrasjonsfoto av risiko ved bruk av fritidsbåt. Fra *Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt* (s. 84), av Sjøfartsdirektoratet, 2012. Gjengitt med tillatelse.

Hva fritidsbåten brukes til er jo også varierende. IO4 forteller at «Det er ikke så mye fritidsbåt hvis du ikke har frihet». Denne kommentarer korrelerer veldig med statistikk på området. For brukerne er formålet med turene å få en god naturopplevelse (KNBF, 2018, s. 56). Hele 84,6% av brukerne ser på dette som viktig, etterfulgt av frihetsfølelse (74,3%) og fred og ro (73,5%). Aktiviteten må også gjennomføres innenfor aktuelle lovverk som omhandler båtførerkurs, promille og bruk av redningsvest.

Hvis aktiviteten er bruk av fritidsbåt og målet for denne er rekreasjon innenfor gitte begrensninger som tidsbruk eller forbruk, er det flere risikoer som kan forekomme. Med denne ordlyden vil de fleste enige i at motorhavari er en av risikoene som kan oppstå, fordi de færreste ønsker å oppleve dette. KNBF (s. 74) har avdekket at motorhavari blir sett på som den nest største risikoen ved bruk av fritidsbåt, bare slått av risikoen for grunnstøting. Wilde (2014, s. 5) skriver at ved gjennomføring av aktiviteter vil folk alltid vurdere og akseptere en viss risiko. Forutsetningen for dette er at man også får en form for belønning under aktiviteten som overgår konsekvensen av risikoen. I denne aktiviteten vil man altså oppleve naturen eller frihet og da vil folk vurdere risikoen for motorhavari som akseptabel.

Spørsmålet om risiko er også knyttet til forventet frekvens og forventet konsekvens. Flere personer opplever farlige hendelser ved bruk av fritidsbåt hvert år.

I 2017 var det litt over 111.000 som opplevde en uønsket hendelse (KNBF, 2018, s. 75). Av dem var det 18.812 som svarte motorhavari. Empiri viser altså at dette forekommer hvert år og tallet øker årlig. Respondentene deler også denne oppfatningen. Tabell 9 viser at samtlige respondenter har opplevd motorhavari gjennom sitt engasjement eller vet at det forekommer. Ingen oppgir nøyaktige tall men det eksisterer en felles konsensus. Mange forteller også at det utgjør størsteparten av oppdragene deres. IO3 nevnte blant annet at Redningselskapet fungerer som Falken på sjøen og hvor over 80%-90% av oppdragene var knyttet til slike slep. En liten bemerkning her er at hyppigheten varierer med sesongen og at det eksisterer geografiske variasjoner. Lenger sør i landet er det flere fritidsbåter og flere havari. Denne forskjellen kommenteres blant annet av IO3 som sier «*Nå er ikke vårt distrikt det verste, jeg har vært nede i Oslofjorden og der skal jeg love deg at der er det mye verre*». Videre nevnes det at sørover er det flest fritidsbåter mens lenger nord er det næringsfartøy og fiske. Dette poengteres av IO8 som har jobbet flere plasser i landet.

Denne risikoen forekommer altså flere plasser langs kysten og IO8 presiserer at dette er et problem på sjøen. Motorhavari er den største årsaken til at folk trenger assistanse forteller respondenten. Dette ble også eksemplifisert i caset i kapittel 1.1.4. Samtidig bør det nevnes at problemet ikke er så veldig omfattende her i området, mener IO4.

For å undersøke om risiko er konkret må man også drøfte spørsmålet om konsekvens. Statens Havarikommisjon for Transport skriver at ingen dødsfall har forekommet som følge av motorhavari i 2018 (2019, s. 23). Det er selvfølgelig en teoretisk mulighet for å omkomme som følge av havari men dette fremkommer ikke i empiri. Det avdekkes at mange vurderer risiko ulikt for havaristen. En respondent forteller at motorhavari i seg selv er ikke farlig. Da kan man bare drive rundt og vente på hjelp sier IO5. IO7 stiller seg bak dette og sier «*det er jo alltid en risiko, men ... nei jeg vil ikke kategorisert det som farlig hvert fall, det vil jeg ikke*». IO2 sier at flere havarister er rolige, sannsynligvis på grunn av tidligere erfaring fra sjøen, eksempelvis som fiskere. Samtidig er det andre som mener motorhavari er langt farligere enn andre. IO8 har valgt å sammenligne situasjonen med biltrafikk. «*På havet har du mye krefter rundt deg da og det er ikke slik som med bil at får du motorstopp så er det bare å svinge ut og sette på nødblink*». Hvis været er dårlig får man en helt annen situasjon forteller IO3. Konsekvensen kan være at man tar inn vann og synker, at man driver ut mot havet eller at

man selv havner i sjøen. En annen konsekvens er at båten driver opp mot land og blir ødelagt. Til slutt nevnes psykiske senskader. En respondent forteller at enkelte som opplever motorhavari, ikke reiser på sjøen igjen etterpå. IO2 forteller «*Altså, hva skal man si? Der er jo mange som har fått problem på sjøen som aldri har reist på sjøen igjen da, som jeg vet om*». Det er altså flere konsekvenser forbundet med denne risikoen. Her er det tydelig at respondentene har ulike syn på risiko for havaristen og hvilke konsekvenser som kan oppstå for vedkommende. Et viktig moment som er absolutt kritisk her, er erfaringen til respondentene. Hvis man ser på tabell 9 er det noen som er avkrefteende i forhold til risiko. De samme har også fortalt at de ikke har opplevd alvorlige situasjoner i forbindelse med motorhavari. De respondentene som vurderer risikoen som høyere, har også opplevd mer akutte situasjoner. Her kan det altså være en sammenheng mellom forventet konsekvens og opplevd risiko.

Det kan også nevnes at motorhavari er en utløsende årsak til andre risikoer, såkalt dominoteori. Aarset (2016, kapittel 5.1) forteller at en forholdsvis liten hendelse kan eskalere i de rette omstendigheter, slik at man får en krise. Et eksempel er at motoren stopper, samtidig som man ikke har dekning på mobilen. Uansett er det etablert gjennom eksisterende empiri og denne undersøkelsen at motorhavari er en konkret risiko fordi det forekommer relativt ofte og konsekvensen er tidvis høy for de involverte.

Et viktig punkt som bør trekkes frem i denne undersøkelsen er forskjellen i risikovurdering for havarist og redningspersonell. Mannskapet på Redningsskøyten er ganske klare på dette punktet. Ingen respondenter forteller at de har opplevd farlige situasjoner. Her nevnes ofte godt utstyr og muligheten for å avbryte oppdrag ved behov. IO2 forteller for eksempel at de aldri har opplevd noe risiko for sin egen del. Respondenten sier «*Jeg har aldri ansett oss som utrygge*». IO4 følger opp med «*For oss er det ikke risikofylt. Vi tar jo høyde for vår egen sikkerhet til enhver tid og vi utsetter oss selv ikke for stor risiko*». Dette ligner også på funn som er gjort hos de andre respondentene. På en annen side er IO1 litt uenig i dette.

Vedkommende trekker frem Viking Sky situasjonen (Reite, 2019) hvor Redningsskøytene måtte avbryte på grunn av høy risiko. «*... de må vurdere situasjonen. De er profesjonelle og modige nok til å innrømme at dette er for heavy*» forteller IO1. Samtidig påpekes det at man aksepterer en viss risiko når man er frivillig på en skøyte.

For å oppsummere kan man altså argumentere for at motorhavari forekommer stadig vekk, samtidig som det eksisterer variasjoner knyttet til årstid og sted. Respondentene i denne undersøkelsen har alle opplevd motorhavari gjennom sitt arbeid men risikoen for de involverte vurderes ulikt. Noen mener konsekvensen ved slike hendelser er lave mens andre mener konsekvensen er høy, selv om det ikke er relatert til dødsfall. Likevel vurderes risikoen som høy nok til at tiltak bør gjennomføres. Dette er noe samtlige respondenter har antydnet, selv om flere er usikre på hvordan det bør gjøres.

5.2 Hva er de vanligste årsakene til motorhavari blant fritidsbåter?

Når det er etablert at motorhavari er en sentral risiko ved bruk av fritidsbåt må det undersøkes hvorfor dette forekommer. Denne undersøkelsen har undersøkt årsak til motorhavari og gjengitt resultatet i kapittel 4.2. I hovedsak kan det sies at motorhavari kan forekomme som følge av flere ulike årsaker men noen trekkes frem av respondentene som hyppigere enn andre. Noen av årsakene kan også skyldes feil fra brukernes side men ikke alle.

Faglitteraturen i denne besvarelsen antyder at den dominerende årsaken til uønskede hendelser er at en risiko vurderes som lav eller irrelevant (Wilde, 2014, s. 33). Ved gjennomføring av en aktivitet gjør brukere en vurdering av risikonivå, for å holde seg innenfor sin komfortsone. Hvis risikoen for motorhavari vurderes som svært lav vil sannsynligvis brukere gjøre få eller ingen tiltak for å forebygge at denne risikoen forekommer. Dette vil nå undersøkes.

Enkelte aktører har gjennom media pekt på manglende vedlikehold blant båtbrukerne (Refseth, 2019; Strzelecki, 2019). Respondentene i undersøkelsen peker på flere årsaker. Noen er direkte årsaker og noen er underliggende. En respondent som er inne på mye forskjellig er IO3. Respondenten forteller følgende om årsak til havari «*Nei, det er veldig mye forskjellig. Men det er mye med diesel, filter og vedlikehold på den måten. Fremdriftssystem, gir og sånne ting. Og da vil jeg si at mye går på vedlikehold!*». Denne respondenten har betydelig erfaring og kjenner sannsynligvis situasjonen godt. Hovedpunktet som kommer frem er altså manglende eller utilstrekkelig vedlikehold.

Det som går igjen er gjerne problemer knyttet til drivstoff. Mange fyller feil på tanken, har med seg for lite eller har skitt i tanken som fører til motorhavari. IO1 forteller «*Hadde de fylt på nok drivstoff eller riktig drivstoff ...*». Annet som går igjen er manglende bytte av filter, feil på kjølesystem og råtne slanger/koblinger. En respondent forteller også om utladede batteri som følge av fiske med lanterner på og motor avskrudd. Dette er gjerne de direkte årsakene til at mange vil ha slep. På en annen siden nevnes det at flere er flinke. IO1 forteller at «*Et uhell kan jo skje alle. Altså, samme hvor godt du vedlikeholder så kan det jo skje ting*». Dette ble også antydnet tidligere, nemlig at det er menneskelig å gjøre feil (Wilde, 2014).

Så kan man spørre seg hvorfor dette forekommer. IO8 tenker at brukerne kan klandres for de fleste situasjoner. Ting kan skje men ofte planlegger folk feil eller de følger ikke med. Dette ble trukket frem som årsaken bak behovet for starthjelp på batteri eller problemer med drivstoff. På spørsmål om dette svarer flere respondenter manglende opplæring. Det blir likevel litt spekulasjon og respondentene har ikke harde fakta om dette. Dagens krav til båtførerkurs er ikke godt nok og flere besitter ikke den kompetansen som kreves for å føre fritidsbåt. Her trekkes det paralleller til biltrafikk hvor man må ha lengre kurs for å kjøre moped enn en fritidsbåt, som nevnt av IO1. Det som går igjen er at båtførerkurset ikke er obligatorisk for alle, selv om det er litt delte meninger om dette blant respondentene. En annen ting som nevnes er at hvem som helst kan holde kurs og mange er mer fokusert på å bestå eksamen enn å faktisk tilegne seg kunnskap. Til slutt nevnes mangelen på praktisk læring og at man har ett sertifikat uten å ha sett en båt før. Igjen så er det litt delte meninger rundt dette blant respondentene. Samtidig er ikke alle beskyttet mot denne risikoen, bare fordi man har kompetanse. *«Jeg har også assistert høyt utdannede folk ikke sant. Der har vært sjøkapteiner og maskinister om bord»* forteller IO3. Dette forsterker sitatet fra IO1 hvor uhell kan skje med alle.

En annen årsak kan være tilstedeværelsen til Redningsselskapet. Mange er betalende medlem og har rett på assistanse hvis noe skulle skje (Redningsselskapet, u.å.a). Dette i seg selv kan føre til at mange har et litt avslappet forhold til denne risikoen, fordi man vet at det bare er å ringe så får man hjelp. IO3 sier at *«i løpet av en helg så har jeg opplevd å være ute og assistere samme båt 3 ganger»*. Wilde (2014, s. 79-81) betrakter dette fenomenet som en illusjon av sikkerhet. Her nevnes et eksempel hvor man retter ut en svingete vei for å bedre sikkerheten til bilene. Wilde mener dette kan ha motsatt effekt og gjøre at man kjører bilen på en annen måte, fordi veien er utbedret. Et slikt tiltak kan derfor gi en falsk trygghetsfølelse uten å gjøre noen forskjell på skadestatistikk. Denne tankegangen kan sannsynligvis overføres til situasjonen på sjøen hvor Redningsselskapet er tilstede. Det er logisk å tenke at båteiere unnlater å kontrollere utstyret sitt fordi de vet at man bare trenger å ringe RS hvis noe skulle skje. Dette kan likevel ikke støttes av funn i denne undersøkelsen.

En respondent tenker litt løst omkring økonomi og båtbruk. IO2 mener at mange gjør vedlikehold selv fordi dette er kultur. Dette kan delvis støttes av empiri fra KNBF (2018, s.

43-45) hvor det fremkommer at mange gjør vedlikehold selv og ikke ønsker at noen skal ta det over. En respondent tror også at manglende vedlikehold eller planlegging skyldes hva båten brukes til. Respondenten forteller at mange lar båten ligge i ro hele vinteren så plutselig kommer en dag med nydelig vær. Det er lett for mange å tenke at båten må ut når det er fint vær selv om vedlikeholdet ikke er fullført. Hvis motoren starter er det godt nok. IO7 sier «*Nå er det finvær og nå skal vi ut. Driter i filter og det som er. Bare prøver seg*». IO7 sier videre «*Her er det heller sløvhet tror jeg*». Som nevnt tidligere brukes fritidsbåter til korte turer for å oppleve naturen eller fiske. Dette kan forklare hvorfor enkelte må ut med båten på kort varsel, slik som IO7 beretter.

Et viktig moment som også bør drøftes er hvor forberedt brukerne er på motorhavari. Formålet er å avdekke hva brukerne tenker om denne risikoen og om det kan forklare at de forekommer. Respondentene i undersøkelsen har ulike oppfatninger om dette. Ovenfor er det diskutert manglende kompetanse, sløvhet og manglende evne til å planlegge.

Det kan være vanskelig å vurdere hvor forberedt man er på en risiko. Spørsmålet handlet derfor om hvilket utstyr båtene hadde å hjelpe seg med hvis uhellet skulle være ute eller hva slags handlingsplan havaristen hadde lagt på forhånd.

På spørsmål om hvor forberedt brukere er så svarer flere respondenter at de er dårlig forberedt på motorhavari. Mange tenker at dette ikke er noe som vil skje med dem eller at det går bra denne gangen også, som for eksempel IO2 som sier «*Nei jeg tror ikke noen er forberedt på det*». Flere respondenter ser på dette som helt naturlig og innrømmer at de kan tenke slik selv. Her nevnes det også at enkelte har et litt avslappet forhold til denne risikoen. Dette altså være en årsak til dårlig vedlikehold. Grech, Horberry og Koester (2008, s. 54-55) sier at risikosøkende oppførsel kan forekomme hvis man oppholder seg i trygge omgivelser over tid. Hvis en person bruker båten sin mange ganger uten å oppleve motorhavari, vil denne personen sannsynligvis tenke at risikoen for havari neste gang er svært liten. Vår opplevelse av risiko bygger mye på tidligere erfaringer og dette kan forklare hvorfor respondenter mener folk har et avslappet forhold til risikoen for motorhavari. Svarene fra respondentene stemmer også overens med empiri. KNBF (2018, s. 38) presiserer at 75,3% har flytevest, 52,7% har

dødmannsknapp og 46,3% har brannslukkingsapparat om bord. Tallene er snitt for alle båttyper men tendensen er likevel at grunnleggende sikkerhetsutstyr ikke er på plass hos svært mange.

IO5 mener graden av forberedelse henger sammen med bruk. Respondenten forteller at de som bruker båten mye, de er bedre forberedt enn andre. IO7 mener på sin side at størrelsen på båten avhenger av hvor forberedt man er. Respondenten sier «*Mindre sjarker og seilbåter og cabin cruisere så har jeg ikke inntrykk av at folk har med seg det de trenger egentlig.*» Her er det altså de større båtene som er forberedt på motorhavari. Dette viser også empiri (KNBF, 2018, s. 38).

Noen respondenter er opptatt av er sikkerhetsutstyr om bord. Manglende forberedelser som nevnt ovenfor kan også være årsaken til at mange ikke har med seg reservedeler eller verktøy til sin motor. RS har vært ute i media og sagt at folk bør ha meg seg et fornuftig lager med reservedeler slik at man kan ordne de grunnleggende årsakene til motorhavari (Meling, 2017). Flere respondenter er enige i dette, blant annet IO2. Samtidig er det enkelte som stiller spørsmål ved dette forslaget. Om brukerne er forbered svarer IO4 at «*den faktoren, den tidsfaktoren at ... de er innaskjærs, de er en time fra å drive på land. Det er vanskelig å få reparert mye på den tiden*». Dette er et naturlig problem som blir tatt opp av andre, nemlig hvor vanskelig det er å reparere noe på sjøen. IO4 mener derfor man bør fokusere på korrekt handling hvis uhellet først er ute. Dette støttes av IO8 som mener brukere er flinke til å ta med seg utstyr men ikke nødvendigvis kan å bruke det. IO8 mener derfor at brukere har forberedt seg ved å ta med utstyret men korrekt handlingsmønster blir ikke fulgt hvis det oppstår en situasjon. Et eksempel som trekkes frem er at folk ringer om hjelp før de kaster ut anker eller tar på seg redningsvest.

Noen respondenter mener på sin side at flere er godt nok forberedt og at man ikke kan forvente så mye når en liten båt ferdes nært land. IO6 er en av dem som mener folk stort sett er godt nok forberedt på denne risikoen hvis noe skulle skje. Vedkommende tenker da at folk stort sett har sitt sikkerhetsutstyr på plass og i orden.

Så langt er flere punkter nevnt, slik som sløvheter, manglende planlegging, manglende evne til å takle en uønsket hendelse eller bare menneskelige feil. Wilde (2014, s. 11-12) har forsket på biltrafikk og effekten av ulike sikkerhetstiltak. En observasjon her viser at bedre veier eller lignende tiltak, gir en kortvarig reduksjon i ulykker men over tid vil ulykker forekomme som tidligere. Forklaringen bak dette er at folk føler seg tryggere og vurderer risikoen som lav. Dette vil igjen føre til en økning i risikosøkende oppførsel.

Denne teorien kan overføres til resultatet fra respondentene. Det kan tenkes at de som bruker fritidsbåt til rekreasjon, aksepterer en viss mengde risiko ved gjennomføring av aktiviteten. Dette kan være at man reiser ut for å fiske selv om det er dårlige meldinger eller det kan være at man reiser ut uten kritisk utstyr på plass. Et eksempel kan også være at man ikke tar vedlikehold på alvor fordi man bare skal ut en liten tur. Denne aksepten for risiko eksisterer fordi man også forventer å få en gevinst, slik som mindre utgifter.

Denne undersøkelsen har forsøkt å avdekke årsaker, både direkte og bakenforliggende, til motorhavari. Det finnes ikke noe datagrunnlag på dette og respondentene kommer med svært mange årsaker. Her burde man også intervjuet verksteder eller havarister for å lære årsaken bak. Respondenter i denne undersøkelsen har ikke nødvendigvis inngående kunnskap om årsak. Likevel er det nærliggende å bruke risikotermstatteorien som en mulig forklaring bak motorhavari. Samtidig er teorien anvendbar mot operasjonelle faktorer, slik som å unnlate å gjennomføre vedlikehold. Det at man glemmer å slå av lanterner eller ikke tar med nok bensin, er litt vanskeligere å knytte til denne tankemåten.

Kort oppsummert kan man si at motorhavari blant fritidsbåter oppstår av flere ulike årsaker. Det bør likevel nevnes at mange er flinke og trenger sjelden hjelp fra andre. Sånn sett vil bare de som er uheldige omtales i denne undersøkelsen. Det blir også vanskelig å vurdere om risikotermstatteorien kan anvendes i denne situasjonen, rett og slett fordi respondentene ikke har god nok innsikt i årsaken bak motorhavariene. Her burde heller havaristen blitt intervjuet. Respondentene tror sløvheter og menneskelige feil er årsaker og dette kan muligens forklares med risikotermstatteorien (Wilde, 2014).

5.3 Hvilke tiltak trekkes frem som relevante for å redusere risikoen forbundet med motorhavari?

Så langt er det avdekket at motorhavari blant fritidsbåter er en risiko og oppstår som følge av flere årsaker. Som mange respondenter sier, er dette et problem på sjøen i dag. For å gjøre dette er det drøftet flere momenter med respondentene. I hovedsak er det tre måter å kontrollere denne risikoen på. Man kan unngå aktiviteten i sin helhet, noe som ikke er veldig realistisk. Videre kan man redusere sannsynligheten for at risikoen oppstår og man kan redusere konsekvensen hvis den har oppstått (Aarset, 2016, kap. 5.1.1). Her er det kommet opp flere gode tiltak i undersøkelsen.

Et forebyggende tiltak vil hindre eller redusere sannsynligheten for at en uønsket hendelse vil oppstå (Aarset, kap. 5.1.1). Dette kan også kalles å bedre systemets reliabilitet. Det er gjerne tre måter å gjøre dette på. En av dem er å endre systemets design, for eksempel ved å introdusere redundans. Videre kan man bedre reliabiliteten til mindre komponenter i systemet eller endre prosedyre for operasjon (Aarset, kap. 5.2.1).

IO4 snakker for eksempel om EU-kontroll for båter, tilsvarende det som finnes i biltrafikken. Dette er et forebyggende tiltak. Argumentet for dette er at båter og motorer sjekkes av fagkyndige med jevne mellomrom for å sikre høyere reliabilitet. Samtidig nevner respondenten et tilfelle hvor en båt kom ut fra verksted og måtte sleps umiddelbart. Dette tiltaket er altså ingen garanti mot fremdriftshavari. En annen sannsynlig effekt av tiltaket er økt byråkrati for myndigheter samt økte kostnader for forbrukere. Respondenten avslutter med å si at dette tiltaket kanskje ikke var så lurt likevel. Det viktigste er at båten er godkjent som ny, så får eieren vurdere hva som må gjøres etterhvert. En sekundæreffekt av dette tiltaket er at folk slutter å gjøre vedlikehold selv og mister maskinteknisk kompetanse. Dette tiltaket er ikke kommentert av respondenter i Fritidsbåtundersøkelsen 2018 (KNBF, 2018), så det er ikke mulig å vite hvordan brukere ser på dette forslaget. Samtidig er det spurt om strengere lover og regler, noe som ikke blir veldig godt mottatt sammenlignet med andre virkemidler (KNBF, s. 81). Sammenlignes dette forslaget med EU-kontroll for bil kan det være interessant å se på effekten av tiltaket i Norge. TØI har undersøkt om EØS-kontroll har ført til færre ulykker langs norske veier. Tilfellet er, overraskende nok, ikke tilstede. Elvik (2007, s. 15) lister opp periodiske inspeksjoner av kjøretøy som et lite effektivt tiltak for å redusere antallet ulykker i veitrafikken.

Kontrollen fører ikke til færre ulykker, selv om teknisk feil på bilen er en av de største årsakene til skader blant biler. Dette er vanskelig å forklare men en av teoriene er at føreren tilpasser atferden etter bilens tekniske stand. Er bilen godkjent kan man derfor ta større risiko. Her må det understrekes at undersøkelsen ikke kan støtte dette argumentet med data. Wilde (2014, s. 93-95) mener dette kan forklares gjennom risikotermotatteorien og viser til et forsøk med taxisjåfører i München. Her fikk halvparten installert ABS bremses mens den andre halvparten kjørte med vanlige bremses. Gjennom undersøkelsen viste det seg at de med bedre utstyr endret atferd og kjørte mer aggressivt. Slutningen ble derfor at mennesker tilpasser sin oppførsel til utstyret man har tilgjengelig. Dette tiltaket har altså liten støtte i teori og fra respondenter, noe som gjør at det vurderes som lite gunstig for videre studier.

Tiltaket om nytt båtførerkurs trekkes også frem av flere respondenter. Naturligvis er dette et logisk resonnement, nemlig at økt kompetanse gir mindre uønskede hendelser. IO1 og IO2 peker på obligatorisk opplæring for alle uavhengig av alder. Årsaken er at de født før 01.01.1980 slipper noen form for opplæring, de kan kjøre de fleste fritidsbåter uten noen kursing. En respondent synes dette er uheldig og underbygger argumentet med en overrepresentasjon av nevnte aldersgruppe i drukningsstatistikk (Statens Havarikommisjon for Transport, 2019, s. 32). En annen respondent forsvaret dette med argumentet om at slik bør det være fordi denne aldersgruppen burde inneha slik kompetanse uansett. Videre drøftes selve gjennomføringen av kurset. Enkelte respondenter, slik som IO1, mener myndigheter bør endre krav til båtførerkurs slik at det blir likere det som forekommer på bilveien. Her er det igjen delte meninger fordi noen tenker at båtførerkurset bør være så billig som mulig slik at flere faktisk velger å ta det. Et større kurs vil koste mer og føre til at færre har råd, særlig unge. En respondent mener også man ikke skal forvente at folk kan like mye som navigatører eller maskinister. «*Man kan jo ikke pålegge alle som skal på sjøen å ta maskinistkolen eller styrmannsskolen før man skal på båttur heller*» forteller IO7.

En respondent trekker også frem et eget tiltak hvor man tilbyr et eget kurs med søkelys på vedlikehold av båtmotorer. IO2 mener dette kan holdes helt frivillig for å øke kompetansen til de som er interessert. Respondenten mener man kan lære brukere noe som gjør at de blir bedre kjent med egen båt. «*Jeg tror det er veldig mange som hadde meldt seg på et kurs der vi informerer om båtens motor*». Når man først er inne på det med kursing kan man også nevne

ønsket fra IO7 om praktisk seilas som en del av båtførerkurset. Her kan man blant annet se på sjømerker og fyr. IO3 er veldig opptatt av vedlikehold og skulle ønske folk flest kunne litt mer om dette. Samtidig påpeker respondenten at dette er vanskelig å implementere som ett eget tiltak men kanskje som en større del av pensum for båtførerkurset.

Tiltaket ovenfor kan oppsummeres som revisjon av eksisterende opplæring i bruk av fritidsbåt. Dette er et omfattende tiltak som sannsynligvis påvirker flere risikoer enn bare risikoen for motorhavari. Tanken til respondentene er at mer kjennskap til bruk og vedlikehold av motor vil gi færre havari. Brukerne vil med slik kompetanse, lære å gjøre grunnleggende vedlikehold selv i tillegg til feilsøking hvis noe går galt. Forhåpentligvis kan man luke bort noen av de enkle årsakene til havari, slik som å kontrollere kjølevann underveis på en påhengsmotor.

KNBF (2018, s. 88) viser at 45,9% av brukere er positive til at alle må ha båtførerprøven mens 28,3% er uenige. Videre ønsker 49,1% en praktisk båtførerprøve mens 18,4% er uenige (KNBF, s. 90). Sånn sett er brukere positive til forslaget fra respondenten i denne undersøkelsen. Spørsmålet som må drøftes er altså om dette har ønsket effekt. Ser man til trafikken på land er det litt usikkert hvor god effekten er av formell utdanning. Amundsen (2011, avsn. 26) gjengir essensen i flere undersøkelser

Hovedinntrykket fra de undersøkelser som er presentert foran, er at man ikke kan påvise at formell opplæring av nye bilførere reduserer førernes ulykkestall. En fører som vet at han eller hun har gode ferdigheter på ett eller annet område, kan bli fristet til å velge en dristigere kjøreatferd enn en fører som er mer usikker på egne ferdigheter og derfor velger en forsiktigere atferd.

Her fortelles det at økt opplæring fører til økt tro på egne ferdigheter. Wilde (2014, s. 76-78) støtter denne teorien og mener årsaken er tro på egne ferdigheter. Det utelukkes ikke at dette tiltaket vil ha ønsket effekt men det er flere vurderinger som bør gjøres før man implementerer noe så omfattende som endring av hele opplæringen. Til slutt kan det også nevnes at selv om Redningsselskapet er en ideell organisasjon, vil de øke sine inntekter ved å få gjennomslag for en slik endring. Årsaken er at de holder båtførerkurs og eier båter fra før,

som kan brukes i slike situasjoner. Markedet for båtførerkurs vil derfor endres drastisk og sannsynligvis bli dyrere for brukere.

En annen respondent mener man bør se litt bort fra frekvensreduksjon og heller gjøre noe med konsekvensreduksjon. Vedkommende mener at det viktigste er at folk handler korrekt og har nødvendig sikkerhetsutstyr tilgjengelig. Respondenten trekker frem varslingsrutiner, bruk av drivanker eller dregg samt redningsvest. Mange andre respondenter snakker også om utstyret i båten. Flere fortellere at båteiere ikke nødvendigvis er forberedt. Man har kanskje utstyret om bord men glemmer å bruke det. Likevel er her delte meninger blant respondentene og stort sett er folk flinke. Det bør også nevnes at de som er flinke, de vil jo aldri trenge hjelp. Sånn sett vil man alltid møte de som gjør feil.

Inn under dette tiltaket med konsekvensreduksjon er bruk av reservedeler og verktøy. Enkelte respondenter sier folk burde ha med seg mer utstyr og vite hvordan det brukes. Her kan historien om respondenten som fikset en motor over telefon være relevant. På en annen side er det ikke alltid man har mulighet til å gjøre utbedringer når man ligger på havet. Får man motorstopp hjelper det lite å ha med reservedeler hvis man har 10 minutter før båten ligger i fjøren. Naturligvis er det også vanskelig å reparere eller feilsøke en påhengsmotor når båten ligger på vannet.

Enkelte respondenter forteller samtidig at man skal være forsiktig med å implementere for mange tiltak på denne situasjonen. Fritidsbåt handler om frihet og ikke nye krav. Man skal sørge for at folk har nye og gode båter men vi må også beholde de eldre båtene for det er en del av sjarmen, forteller IO4. En nevner også at selv om RS får en del å gjøre så går det stort sett bra med folk. Respondenten tror også at nye krav stort sett rammer de som allerede er flinke. *«Så jeg tror du sliter med å få de som bruker båten 3-4-5 ganger i året da, til å komme inn i samme greiene. Så jeg tror det er vanskelig å lage generelle tiltak som kommer til å treffe alle sammen»* sier IO5. IO8 tenker litt likt og forteller at det er vanskelig å finne gode tiltak og at problemet sannsynligvis ikke kan fjernes helt. Her må brukere ta et ansvar selv og ha orden på utstyret. IO8 sier *«Man kan liksom aldri heilgardere seg mot fremdriftshavari. Det er noe som vil skje uansett hvor godt man vedlikeholder en båt, så vil man risikere og komme i en situasjon hvor man har fremdriftshavari.»*

En delkonklusjon her, er at det eksisterer flere muligheter for risikoreduksjon men denne undersøkelsen har ikke gått i dybden på annet enn risikokommunikasjon. De tiltakene som er nevnt, slik som kompetanseheving og endring av regelverk, er tatt opp gjennom intervju. Undersøkelsen gir ingen tydelige resultater på noen av tiltakene og flere respondenter er opptatt av ikke å innføre flere føringer på båtbrukere. Likevel er endring av eksisterende båtførerkurs noe som kan være relevant, noe som tydelig trekkes frem gjennom intervju.

5.4 Risikokommunikasjon

Så langt er motorhavari definert som en konkret risiko som oppstår med bakgrunn i flere årsaker. Respondentene har også kommet med egne tanker rundt denne risikoen og om det bør implementeres tiltak. De tiltakene som er avdekket av respondentene er drøftet i kapittel 5.3. Problemstillingen for denne undersøkelsen er i hovedsak rettet mot risikokommunikasjon. Dette har derfor blitt tatt opp gjennom intervjuguiden. Som vist i tabell 9 har respondentene svært ulike meninger om dette tiltaket og to respondenter tok ikke stilling til spørsmålet. I hovedsak er det to momenter som er tatt opp hvis man ønsker å gjennomføre dette tiltaket, nemlig hvem som burde ta ansvar og hvordan. Respondentene har også fortalt om tidligere holdningskampanjer (Meling, 2017; Nygård, 2019) og hvilke medier som benyttes for å fremme slik kommunikasjon. Formålet med dette tiltaket er å øke fordelene og gevinsten ved forsiktighet, eller å redusere fordelene og gevinsten ved risikosøkende atferd (Wilde, 2014, s. 153).

Risikokommunikasjon er et tiltak som kan gjennomføres på flere ulike måter, så lenge man kommuniserer og informerer om en risiko (Lundgren & McMakin, 2018). Som beskrevet av Aarset (2016, kap. 5.1.1) er dette både forebyggende og konsekvensreducerende. Dette avhenger selvfølgelig av innholdet som kommuniseres. KNBF (2018, s. 83) har spurt sine respondenter om flere holdningskampanjer kan redusere antall alvorlige ulykker. I 2017 svarte 6 av 10 at de tror dette vil hjelpe, noe som også ble resultatet i 2011. 1 av 10 tror på sin side at det ikke vil ha noen effekt. For denne undersøkelsen ble resultatet litt annerledes.

IO3 og IO4 er positive til dette tiltaket og mener at tiltaket absolutt bør gjennomføres, gjerne som et samarbeid mellom myndigheter og Redningsselskapet. IO4 viser også til en del av arbeidet som blir gjort av Redningsselskapet på deres nettsider (<http://www.redningsselskapet.no>). IO3 tenker seg en kampanje tilpasset årstiden hvor man på våren kan fokusere på vedlikehold før sesongstart. Lundgren og McMakin (2018, s. 162-163) definerer dette som teknologi-assistert kommunikasjon. Respondentene nevner også sosiale medier og massemedia. Sosiale medier har flere fordeler, slik som muligheten til å opprettholde en dialog med mottaker og få informasjonen raskt ut til massene (Lundgren & McMakin, s. 163). Samtidig er dette informasjon som man selv må oppsøke ved å følge

diverse sider. Dette kan være en utfordring for en aktør som ønsker å nå ut til en større gruppe.

Media har blitt benyttet av Redningsselskapet ved flere anledninger, som nevnt tidligere i besvarelsen. Bruken av media har flere fordeler og ulemper. Et viktig punkt er at man når ut til en stor gruppe og får dekning på flere plattformer (Lundgren & McMakin, 2018, s. 158). Dessverre kan det vise seg krevende å få overskrifter hvis man må konkurrere med andre nyheter.

To respondenter som er litt mer nølende er IO5 og IO1. De ser ikke noe problem med å gjennomføre tiltaket men viser til at det gjøres mye allerede. IO5 stiller for eksempel spørsmål ved effekten av et slikt tiltak. «*De som egentlig trenger det de kommer ikke til å tenke på det*» forteller IO5. Wilde (2014) forklarer dette som «bevissthet betyr ikke nødvendigvis en endring i atferd» (s. 85, egen oversettelse). Det kan selvfølgelig være flere grunner til at risikokommunikasjon ikke ville fungert, slik som at risikoen ville blitt vurdert som lite sannsynlig eller lite relevant. Dette sier ikke respondenten noe om. Her ville det vært relevant å innhente mer data fra de som står i motsatt ende, nemlig havaristen. Dette omtales videre i kapittel 6.3.

Lundgren og McMakin (2018, s. 59) forteller om apati eller likegyldighet som et kjent problem blant mottakere av risikokommunikasjon. Det kan være flere grunner til dette og en av dem er at risikoen blir vurdert som helt irrelevant eller svært lav av de involverte.

Videre kan det nevnes at to respondenter var avkreftende på dette tiltaket. IO7 sier at man kan gjennomføre det men at effekten ikke er merkbar i det hele tatt. Respondenten viser til statistikk på drukning og mener at hvis kampanjer hadde hatt noen effekt burde man sett en nedgang for lenge siden. IO8 følger dette opp og mener at enkelte ikke er mottagelige for slike tiltak. Her bør det igjen understrekes at ingen nekter for å gjennomføre slike tiltak, bare at effekten ikke er ønskelig. Det som er interessant er at denne påstanden kan støttes av empiri. KNBF (2018, s. 75-76) skriver at i 2011 var det 4,1% som opplevde farlige hendelser på sjøen, mens i 2017 var tallet kommet opp i 4,9%. Selv om økningen ikke er voldsom må den også settes i sammenheng med økende trafikk på sjøen. Omregnes dette til personer var det 71.752 personer i 2011 som opplevde farlige hendelser. Det tilsvarende tallet for 2017 er

hele 111.314 (KNBF, s. 76). Det som oftest skjer er dårlig vær, motorhavari, fall i sjøen eller kollisjon med annen båt. Det kan derfor argumenteres for at det arbeidet som er gjort mellom 2011 og 2017 ikke har hatt noen merkbar effekt.

Dette kan virke rart når det gjennomføres flere kampanjer som nevnt tidligere (Strzelecki, 2019; Sjøfartsdirektoratet, 2018a). Likevel øker antallet personer som trenger hjelp på grunn av motorhavari. Wilde (2014, s. 91-92) har forsøkt å kartlegge effekten av massekommunikasjon men finner ingen studier som beviser effekt av slike tiltak. Det bør understrekes at selv om effekten av slik kommunikasjon ikke er dokumentert, betyr ikke det at den ikke fungerer (Wilde, s. 84). Lundgren og McMakin (2018, s. 387) nevner også manglende tid og ressurser tilgjengelig til slike evalueringer.

Phillips (2010, avsn. 11-21) er delvis enig og trekker frem kampanjer knyttet til høy fart, utforkjøring og fotgjengere som ikke signifikante. Kampanjer tilknyttet promille viste likevel en nedgang i antall hendelser.

Selv om respondentene har ulike meninger om dette bør gjennomføres, svarer de på hvordan man kunne gjennomført en holdningskampanje. Samtlige respondenter svarer at myndigheter, representert ved Sjøfartsdirektoratet, gjennomfører slike kampanjer med Redningsselskapet eller tilsvarende organisasjoner. Plattformen bør være nettbasert eller på tv samtidig som holdninger implementeres i eksisterende båtførerkurs eller lignende opplæring. I hovedsak er dette i tråd med gjeldene råd fra faglitteratur (Lundgren & McMakin, 2018). Det er også litt ulike synspunkter når det kommer til innhold men her nevnes økonomiske konsekvenser og egen sikkerhet. Mye av dette er også tatt opp i aktuell teori knyttet til kommunikasjon. Wilde (2014, s. 87) nevner flere punkter som bør være på plass for å lykkes med budskapet. Først og fremst må avsender være troverdig og uten egen interesse i saken. Som humanitær organisasjon er Redningsselskapet ideell som avsender fordi deres mål er mindre farlige hendelser langs kysten. Redningsselskapet, eller myndigheter for den saks skyld, får ingen direkte gevinst hvis det blir mindre farlige situasjoner med fritidsbåt.

Videre bør budskapet knyttes til en situasjon mottageren kjenner seg igjen i (Wilde, s. 88). Kampanjer bør fokusere på motivasjon hos mottaker og gjerne gjennom gevinst eller frykt. Dette samsvarer med respondentenes ønske om innhold, nemlig økonomi og sikkerhet.

Til slutt nevnes spørsmålet om eksponering. Wilde (s. 89) sier at budskapet blir mer effektivt når en handling er nært forestående. Et eksempel på dette er holdningskampanjer mot røyking, plassert i umiddelbar nærhet til utsalgsted for røyk eller på selve pakken. Dette kan overføres til motorhavari, ved for eksempel økt holdningsskapende arbeid i båtførerkurs. Videre bør en avsender vurdere hyppighet for eksponering. Wilde (2014, s. 89) forteller også at eksponering avhenger av mottaker og deres personlige meninger. Dette kan stemme godt med hva IO5 mener, hvor de som faktisk burde lære, ikke tar til seg budskapet. De som er inne på Redningsselskapets nettsider og leser om vedlikehold, er uansett ikke målgruppen for tenkt holdningskampanje.

Wilde (s. 90) skriver samtidig at holdningskampanjer knyttet til sikkerhet har dokumentert effekt på holdninger og kunnskap blant befolkningen, hvis de er utarbeidet grundig. Det er også mye annet som stjeler oppmerksomheten til befolkningen i det daglige. En måte å løse dette på er det som kalles «pedagogisk ulykkes journalistikk» (Wilde, s. 90). Dette handler om å endre måten man omtaler farlige hendelser på. Hvis en fritidsbåt får havari og slepes til land, ville man dekket denne saken gjennom media og aviser. Forskjellen er at man også legger ved flere detaljer som hendelsesforløp, årsak og indirekte personopplysninger om havarist. En uttalelse fra fagkyndig person kan også vedlegges med informasjon om hva som gikk galt, hvilke risikoer som var tilstede og hvordan man kan unngå lignende hendelser. En troverdig avsender av et budskap øker effekten av risikokommunikasjonen (Lundgren & McMakin, 2018, s. 93).

Dette forslaget er svært relevant fordi aldergruppen som i hovedsak bruker båt (Sjøfartsdirektoratet, 2012, s. 23) er også den samme aldersgruppen som med all sannsynlighet leser aviser regelmessig. Mottakerne vil da eksponeres for budskapet på en god måte fordi den dukker opp uten å lete. Alternativet er å trykke seg inn på nettsider til aktuelle organisasjoner. Forslaget blir med en gang relevant fordi man knytter en risiko til en faktisk hendelse.

Eksisterende empiri viser at brukere ønsker flere holdningskampanjer for å bedre sikkerheten blant fritidsbåter. Aktuell teori kan ikke finne grunnlag som verken beviser eller motbeviser effekten av holdningskampanjer. Det som trekkes frem er viktigheten av å motivere mottakeren til å forandre uønsket atferd. Tiltaket kan forebygge hyppigheten av hendelser

eller redusere konsekvensen hvis de inntreffer. Respondentene sier det ikke skader å gjennomføre dette tiltaket men noen setter spørsmål ved effekten.

Sjøfartsdirektoratet (2012, s. 8-9) spesifiserer at holdningsskapende arbeid bør intensiveres men at det er vanskelig på grunn av manglende ressurser. Rapporten vektlegger viktigheten av å samordne informasjonskampanjer på tvers av offentlig og privat sektor, med Sjøfartsdirektoratet som ansvarlige. Det bør absolutt gjennomføres årlige kampanjer (Sjøfartsdirektoratet, s. 42). Wilde (2014, s. 177-178) forteller at de tiltakene som fungerer best er de som motiverer befolkningen. Det hjelper lite å gjøre andre tiltak hvis brukerne ikke er motiverte for å kjøre tryggere.

Det er vanskelig å konkludere med noe fordi intervjuguiden har fokusert på flere tema og ikke gått så mye i dybden på risikokommunikasjon. Det er likevel mulig å komme med en anbefaling til videre arbeid. Risikokommunikasjon brukes av ulike aktører for å redusere farlige hendelser langs kysten. Dette gjelder også risikokommunikasjon knyttet til motorhavari blant fritidsbåter. Det er vanskelig å vurdere effekten av et slikt tiltak, noe undersøkelsen også viser. Det presiseres også at ingen respondenter er imot dette tiltaket og sånn sett kan dette forsøkes. Forutsetningen er at det gjøres etter gjeldende retningslinjer for risikokommunikasjon.

Kapittel 6 – Oppsummering og konklusjon

6.1 Oppsummering

Denne undersøkelsen har jobbet med sikkerhet blant fritidsbåter i Norge. Som nevnt tidligere er det flere farer forbundet med rekreasjon på sjøen. En av risikoene er motorhavari. Som drøftet i kapittel 5, er dette en konkret risiko som forekommer relativt ofte. Helt isolert gir ikke denne risikoen store konsekvenser for de involverte men det kan føre til en krise hvis været er dårlig, som beskrevet i kapittel 1.1.4. Samtidig nevnes det at redningsmannskaper ikke opplever noen risiko overhode, på grunn av personlig kompetanse og sikkerhetsutstyr. Majoriteten av respondentene antyder at dette er et problem på sjøen i dag og tar mye ressurser fra Redningsselskapet.

Årsaken til motorhavari er ikke så lett å definere. I likhet med bil er det mange problemer som kan oppstå med både kjølesystem, gir, filter eller slanger. Mye av dette er selvforskyldt gjennom slurv eller menneskelig feil men noe kan oppstå uansett hvor mye man prøver å unngå det. Bakenforliggende årsaker kan være økonomi, kultur eller manglende kompetanse.

Selv om dette er et problem og man kjenner mange av årsakene, er det ikke så lett å finne gode tiltak for å redusere denne risikoen. Respondentene trekker frem revisjon av eksisterende opplæring, tilegnelse av maskinteknisk innsikt og regelmessig sjekk av utstyr. Bruk av sikkerhetsutstyr, reservedeler og verktøy nevnes også. Likevel er respondentene usikre på hvordan slike tiltak bør gjennomføres. Alle tiltak har også sine effekter og vil føre til økte kostnader, byråkratisering eller begge deler. Her bør det nevnes at uansett hva slags tiltak man gjennomfører vil man aldri bli kvitt problemet helt. Friheten bør også bevares på sjøen.

Hovedformålet med undersøkelsen har vært å knytte denne risikoen opp mot risikokommunikasjon. Her er respondentene usikre på effekten men de fleste mener at det ikke skader å intensivere arbeidet. Tiltaket oppfattes ikke av respondentene som en universell løsning på problemet med uønskede hendelser knyttet til motorhavari. Samtidig forkastes det ikke og flere fremhever tiltaket som adekvat og fornuftig.

6.2 Konklusjon

Oppgavens problemstilling ble formulert slik: «*Kan risikokommunikasjon eller tilsvarende tiltak bidra til å redusere risikoen forbundet med motorhavari blant fritidsbåter i norske farvann?*»

Undersøkelsen hadde som hovedmål å avdekke om risikokommunikasjon som tiltak kunne bidra til å redusere frekvensen av motorhavari eller konsekvensen hvis det først skulle inntreffe. Det er nevnt teori som støtter dette argumentet men tilbakemeldingene fra intervjuobjektene har vært varierte. Samtlige er enige i at risikokommunikasjon kan bidra til en økt bevisstgjøring blant brukere av fritidsbåter. Dette kan føre til økt fokus på vedlikehold av utstyr og riktig bruk av sikkerhetsutstyr hvis uhellet er ute. Likevel er ikke alle overbevist om effekten av tiltaket og viser til lignende tiltak tidligere. Konklusjonen blir derfor at tiltaket kan gjennomføres men det vil ikke nødvendigvis løse problemet. Samtidig antyder respondentene at risikoen er vanskelig å håndtere og at problemet sannsynligvis vil fortsette å dukke opp fremover, uansett hva som gjøres.

6.3 Videre undersøkelser

Denne oppgaven har drøftet et interessant tema og kommet med en anbefaling til videre arbeid. Det kunne vært interessant å fortsette dette arbeidet ved å innhente data fra andre aktører. Eksempelvis kan man intervjuere brukere av fritidsbåter som har opplevd motorhavari, for å få et detaljert bilde på årsakssammenheng og mulig effekt av tiltak. Båtverksted kunne også blitt intervjuet i denne settingen.

Videre kunne man testet tiltaket med risikokommunikasjon i en mindre skala for å måle effekt. Forhåpentligvis vil dette gi svar på om tiltaket bør gjennomføres nasjonalt.

Referanser

- Aarset, M. V. (2016). *Risk, Issues & Crisis management* [EPUB]. Haugesund: Terp. Hentet fra <https://terp.no/products/3>
- Amundsen, A. (2011). 6.4 Grunnleggende bilføreropplæring. *Trafikksikkerheshåndboken*. Hentet 04. april 2019 fra <https://tsh.toi.no/index.html?22781>
- Brinkmann, S. & Kvale, S. (2017). *Det Kvalitative Forskningsintervju* (3. utg.). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Elvik, R. (2007). *Prospects for improving road safety in Norway* (TØI report 897/2007). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Forskrift om krav til fører av fritidsbåt. (2009). Forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt (FOR-2009-03-03-259). Hentet fra https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-03-03-259#KAPITTEL_1
- Forskrift om periodisk kjøretøykontroll. (2009). Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy (FOR-2009-05-13-591). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-05-13-591>
- Grech, M. R., Horberry, T. J. & Koester, T. (2008). *Human Factors in the Maritime Domain*. Boca Raton: CRC Press.
- Kongelig Norsk Båtforbund. (2018). *Båtlivsundersøkelsen 2018 Fritidsbåtlivet i Norge*. Hentet fra https://www.sdir.no/globalassets/sjofartsdirektoratet/fartoy-og-sjofolk---dokumenter/fritidsbatkonferansen/2018/knbf_hoved_2018.pdf?t=1524229414181
- Lundgren, R. E. & McMakin, A. H. (2018). *Risk Communication: A handbook for communicating environmental, safety and health risks* (6. utg.). New Jersey: IEEE Press.
- Meling, E. (2017, 10. april). Redningsselskapet advarer mot motorstopp til sjøs. *Sunnmørsposten*. Hentet fra <https://www.smp.no/nyheter/2017/04/10/Redningsselskapet-advarer-mot-motorstopp-til-sj%C3%B8s-14581214.ece>
- Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. (u.å.a). Behandle personopplysninger i student- og forskningsprosjekt. Hentet 10. februar 2019 fra <https://innsida.ntnu.no/wiki/-/wiki/Norsk/Behandle+personopplysninger+i+student-+og+forskningsprosjekt>
- Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. (u.å.b). Skrive og levere masteroppgave. Hentet 04. april 2019 fra <https://innsida.ntnu.no/masteroppgave>
- Nygård, A. E. D. (2019, 28. april). Redningsselskapet vil ha praktisk båtførerprøve. *Fiskeribladet*. Hentet fra <https://fiskeribladet.no/nyheter/?artikkel=66570>
- Phillips, R. O. (2010). 7.3 Trafikkinformasjon og kampanjer. *Trafikksikkerheshåndboken*. Hentet 05. april 2019 fra <https://tsh.toi.no/index.html?22946>
- Redningsselskapet. (u.å.a). Bli medlem. Hentet 12. mai fra

- <https://www.redningsselskapet.no/bli-medlem/>
- Redningsselskapet. (u.å.b). Henrik hold deg fast. Hentet 12. januar fra <https://www.redningsselskapet.no/redningshistorier/henrik-hold-deg-fast/>
- Refseth, J. (2019, 14. april). Slurv fører til dyrere forsikring. *NRK*. Hentet fra <https://www.nrk.no/vestfold/slurv-forer-til-dyrere-forsikring-1.14514416>
- Reite, T. (2019, 3. april). Opp mot 18 meter høye bølger da skipene var i havsnød på Hustadvika. *NRK*. Hentet fra <https://www.nrk.no/mr/politiet-har-ingen-mistenkte-etter-viking-sky-hendelsen-1.14502774>
- Strzelecki, T. S. (2019, 6. mai). Du bør bruke 1000 kroner per fot. Hentet fra <https://www.dnbnyheter.no/nyheter/du-bor-bruke-1000-kroner-per-fot/>
- Sjøfartsdirektoratet. (2012). *Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt*. Hentet fra <https://www.sdir.no/contentassets/cf0e3401d9884d0881569ab9bd2501b0/rapport-fritidsbater.pdf?t=1546520398624>
- Sjøfartsdirektoratet. (2016, 21. desember). Endringer i båtførerprøven i 2017. Hentet fra <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/endringer-i-batforerproven-i-2017/>
- Sjøfartsdirektoratet. (2018a, 23. mai). Sjekk flytevesten 26. mai. Hentet fra <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/sjekk-flytevesten-26.mai/>
- Sjøfartsdirektoratet. (2018b, 13. november). Veiledning knyttet til vestpåbudet. Hentet fra https://www.sdir.no/veiledninger/veiledning-knyttet-til-vestpaubudet/#Hva_er_nytt_i_kravene_til_flyteutstyr_p%C3%A5_fritidsb%C3%A5ter?
- Småbåtloven. (1999). Lov om fritids- og småbåter (LOV-1998-06-26-47). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1998-06-26-47>
- Statens Havarikommisjon for Transport. (2019). *Kartlegging av Fritidsbåtulykker* (Rapport Sjø 2019/02). Lillestrøm: Statens Havarikommisjon for Transport.
- Søk & Skriv. (2019, 24. januar). Apa 6th. Hentet fra https://sokogskriv.no/kildebruk-og-referanser/referansestiler/apa6th/#Nettside_fra_organisasjon
- Thagaard, T. (2018). *Systematikk og innlevelse: En innføring i kvalitative metoder* (5. utg.). Bergen: Fagbokforlaget.
- Trafikkopplæringsforskriften. (2004). Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (FOR-2004-10-01-1339). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-10-01-1339>
- Wahl, B. T. (2018, 28. juni). Urovekkende enkelt å ta båtførerprøven. *NRK*. Hentet fra https://www.nrk.no/buskerud/_urovekkende-enkelt-a-ta-batforerproven-1.14098936
- Wilde, G. J. S. (2014). *Target Risk 3: A new psychology of safety and health*. Kingston: PDE Publications.

Intervjuguide med Redningsselskapet

Innledende tema

1. Hva er din stilling i Redningsselskapet?
2. Hvor lenge har du arbeidet for Redningsselskapet?

Motorhavari

3. Har du bistått fritidsbåter som har havarert?
4. Hva gjør Redningsselskapet når en fritidsbåt trenger assistanse på grunn av motorhavari?
5. Hvor ofte må Redningsselskapet rykke ut på slike oppdrag her i området?
6. Vil du kategorisere slike oppdrag som trygge eller risikofylte for de involverte?
7. Er motorhavari blant fritidsbåter et problem på sjøen i Norge i dag?
8. Tror du en reduksjon i antall havari vil føre til mindre ulykker og farlige hendelser langs kysten?

Årsak

9. Hva er årsakene til havari hos fritidsbåter som dere bistår?
10. Tror du noen av havariene kunne vært unngått?
11. Vil du si at båteiere er flinke til å vedlikeholde sine motorer?
12. Er båteiere forberedt på havari? (Redundans, reservedeler)
13. Har båteiere et avslappet forhold til denne risikoen?

Tiltak

14. Arbeides det med å redusere antall havari i dag?
15. Hvem burde ta ansvar for å gjennomføre tiltak?
16. Kommenter hva du synes om følgende tiltak og eventuelt hvordan det bør gjennomføres:
- Holdningskampanje/bevisstgjøring fra myndigheter med fokus på farene ved dårlig vedlikehold.
17. Finnes det andre tiltak som kan iverksettes for å redusere antallet havari blant fritidsbåter i Norge?

Avslutning

18. Ønsker du å komme med egne innspill til tema nevnt under dette intervju?
19. Ønsker du å endre dine svar på noen måte?

Takk for hjelpen.

NSD NORSK SENTER FOR FORSKNINGSDATA

NSD sin vurdering

Prosjekttittel

Risiko og tiltak ved motorhavari blant fritidsbåter

Referansenummer

187677

Registrert

07.03.2019 av Erik Mikal Kløvning - erikmkl@stud.ntnu.no

Behandlingsansvarlig institusjon

NTNU Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet / Fakultet for ingeniørvitenskap / Institutt for havromsoperasjoner og byggteknikk

Prosjektansvarlig (vitenskapelig ansatt/veileder eller stipendiat)

Kristian Fuglesth, kfu@hivolda.no, tlf: 70075467

Type prosjekt

Studentprosjekt, masterstudium

Kontaktinformasjon, student

Erik Kløvning, erikmkl@stud.ntnu.no, tlf: 97544630

Prosjektperiode

08.04.2019 - 01.08.2019

Status

08.03.2019 - Vurdert

Vurdering (1)

08.03.2019 - Vurdert

Det er vår vurdering at behandlingen av personopplysninger i prosjektet vil være i samsvar med personvernlovgivningen så fremt den gjennomføres i tråd med det som er dokumentert i meldeskjemaet med vedlegg den 08.03.2019. Behandlingen kan starte.

MELD VESENTLIGE ENDRINGER

Dersom det skjer vesentlige endringer i behandlingen av personopplysninger, kan det være nødvendig å melde dette til NSD ved å oppdatere meldeskjemaet. Før du melder inn en endring, oppfordrer vi deg til å lese om hvilke type endringer det er nødvendig å melde:

https://nsd.no/personvernombud/meld_prosjekt/meld_endringer.html

Du må vente på svar fra NSD før endringen gjennomføres.

TYPE OPPLYSNINGER OG VARIGHET

Prosjektet vil behandle alminnelige kategorier av personopplysninger frem til 01.08.2019.

LOVLIG GRUNNLAG

Prosjektet vil innhente samtykke fra de registrerte til behandlingen av personopplysninger. Vår vurdering er at prosjektet legger opp til et samtykke i samsvar med kravene i art. 4 og 7, ved at det er en frivillig, spesifikk, informert og utvetydig bekreftelse som kan dokumenteres, og som den registrerte kan trekke tilbake. Lovlig grunnlag for behandlingen vil dermed være den registrertes samtykke, jf. personvernforordningen art. 6 nr. 1 bokstav a.

PERSONVERNPRINSIPPER

NSD vurderer at den planlagte behandlingen av personopplysninger vil følge prinsippene i personvernforordningen om:

- lovlighet, rettferdighet og åpenhet (art. 5.1 a), ved at de registrerte får tilfredsstillende informasjon om og samtykker til behandlingen
- formålsbegrensning (art. 5.1 b), ved at personopplysninger samles inn for spesifikke, uttrykkelig angitte og berettigede formål, og ikke behandles til nye, uforenlige formål
- dataminimering (art. 5.1 c), ved at det kun behandles opplysninger som er adekvate, relevante og nødvendige for formålet med prosjektet
- lagringsbegrensning (art. 5.1 e), ved at personopplysningene ikke lagres lengre enn nødvendig for å oppfylle formålet

DE REGISTRERTES RETTIGHETER

Så lenge de registrerte kan identifiseres i datamaterialet vil de ha følgende rettigheter: åpenhet (art. 12), informasjon (art. 13), innsyn (art. 15), retting (art. 16), sletting (art. 17), begrensning (art. 18), underretning (art. 19), dataportabilitet (art. 20).

NSD vurderer at informasjonen om behandlingen som de registrerte vil motta oppfyller lovens krav til form og innhold, jf. art. 12.1 og art. 13.

Vi minner om at hvis en registrert tar kontakt om sine rettigheter, har behandlingsansvarlig institusjon plikt til å svare innen en måned.

FØLG DIN INSTITUSJONS RETNINGSLINJER

NSD legger til grunn at behandlingen oppfyller kravene i personvernforordningen om riktighet (art. 5.1 d), integritet og konfidensialitet (art. 5.1. f) og sikkerhet (art. 32).

Dersom du benytter en databehandler i prosjektet må behandlingen oppfylle kravene til bruk av databehandler, jf. art 28 og 29.

For å forsikre dere om at kravene oppfylles, må dere følge interne retningslinjer og/eller rådføre dere med behandlingsansvarlig institusjon.

OPPFØLGING AV PROSJEKTET

NSD vil følge opp ved planlagt avslutning for å avklare om behandlingen av personopplysningene er avsluttet.

Lykke til med prosjektet!

Tlf. Personverntjenester: 55 58 21 17 (tast 1)

Vil du delta i forskningsprosjektet

"Risiko og tiltak ved motorhavari blant fritidsbåter"?

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å innhente informasjon om motorhavari og eventuelle tiltak som kan implementeres for å redusere antallet havari langs kysten. I dette skrevet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Dette er et prosjekt tilknyttet en masteroppgave. Problemstillingen som jeg arbeider med er formulert slik: «*Kan risikokommunikasjon eller tilsvarende tiltak bidra til å redusere risikoen forbundet med motorhavari blant fritidsbåter i norske farvann?*»

Det ble derfor formulert tre forskningsspørsmål som skal støtte opp under problemstillingen. De ble formulert slik:

- Er motorhavari blant fritidsbåter en konkret risiko i dag?
- Hva er de vanligste årsakene til motorhavari blant fritidsbåter?
- Hvilke tiltak trekkes frem som relevante for å redusere frekvensen av motorhavari?

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Dette er et forskningsprosjekt tilknyttet NTNU Ålesund. Masteroppgaven skrives som en del av studiet «Ledelse av Krevende Maritime Operasjoner». Ansvarlig for prosjektet er student Erik Kløvning med veileder Kristian Fugleseth.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

For å skrive en god oppgave har det vært viktig å finne kvalifiserte intervjuobjekter. Redningsselskapet er en viktig aktør som har mye kompetanse når det kommer til sikkerhet blant fritidsbåter i Norge. Kriteriet for å delta i undersøkelsen er derfor at man har en stilling i Redningsselskapet (fast/frivillig) og gjerne besitter erfaring fra en redningsskøyte.

I utgangspunktet er det ønsket 5-10 intervjuobjekter men det vil sendes ut forespørsel til flere, i tilfelle noen takker nei til å delta. Først sendes forespørsel til kandidater ved redningsskøyten i Ålesund men kandidater ved andre redningsskøyter kan bli kontaktet ved behov.

Kontaktopplysninger er innhentet ved å sende e-post til kontaktpersoner fra Redningsselskapet sine nettsider.

Hva innebærer det for deg å delta?

Metoden som brukes i denne undersøkelsen er intervju. Dette er beregnet til å ta rundt 30 minutter.

Opplysninger registreres ved taleopptak. Dette vil senere brukes til å skrive referat på datamaskin. Intervjuguide vil sendes til deg på forhånd sammen med informasjonsskriv.

I hovedsak vil spørsmålene dreie seg om dine tanker rundt motorhavari blant fritidsbåter. Her nevnes årsak, risiko, frekvens og tiltak som sentrale tema. Selve intervjuet vil avholdes der det passer for deg og når du ønsker. Det vil ikke føre til utgifter eller reising for din del.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykke tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle opplysninger om deg vil da bli anonymisert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern — hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

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

- Det er to personer som vil ha tilgang til intervjuet, nemlig student Erik Kløvning og veileder Kristian Fugleseth.
- Alle opplysninger vil lagres på NTNU server. Ingen andre har tilgang til denne informasjonen og ingen andre deltar i bearbeidelse eller analyse av intervjuet. Opplysninger om deg vil være stilling i Redningsselskapet, eventuelt fartstid og elfaring. Ingen andre personopplysninger vil skrives ned, heller ikke kontaktinformasjon.

Når masteroppgaven leveres til NTNU vil publikasjonen bruke opplysninger som «Båtfører, 4 år i Redningsselskapet». Dette kan indirekte knytte personer til publikasjonen. Det er heller ikke sikkert at opplysninger i ditt intervju inkluderes i masteroppgaven. Masteroppgaven vil bli offentliggjort i NTNU sine systemer når den er godkjent.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Prosjektet skal etter planen avsluttes 01.08.19 når sensur er publisert. Alle dokumenter og lydopptak vil slettes når masteroppgaven er levert og godkjent av NTNU. All skriftlig korrespondanse vil også slettes fra datamaskin/server.

Dine rettigheter

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

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg,
- å få rettet personopplysninger om deg
- få slettet personopplysninger om deg
- få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet)
- å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra NINU Ålesund har NSD — Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne ut mer?

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

- NTNU Ålesund/Høyskolen i Volda (Veileder) Kristian Fugleseth, 70075467, kfu@hivolda.no
- NTNU Ålesund (Student) Erik Kløvning, 97544630, erikmkl@stud.ntnu.no
- NTNU (Personvernombud) Thomas Helgesen, 93079038, thomas.helgesen@ntnu.no
- NSD — Norsk senter for forskningsdata AS, 55 58 21 17, personvernjenester@nsd.no



Prosjektansvarlig
Kristian Fugleseth



Student
Erik
Kløvning

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet «Risiko og tiltak ved motorhavari blant fritidsbåter», og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i intervju.
- at opplysninger om meg publiseres slik at jeg kan gjenkjennes indirekte gjennom stilling eller erfaring.

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet, ca. 01.08.19.

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Risikovurdering

Dato:	06.03.18	Universitet:	NTNU Ålesund
Student:	Erik Kløvning	Linje:	Ledelse av krevende maritime operasjoner
Veileder:	Kristian Fugleseth	Prosjekt:	Masteroppgave

Tittel på besvarelse: Risiko og tiltak ved motorhavari blant fritidsbåter

Årsak til risikovurdering: Prosjektet gjennomføres ved taleopptak av personlige intervju. Ihht. Retningslinjer ved NTNU punkt 2.3 er dette personopplysninger.

Konkret risiko: Personopplysninger kommer på avveie

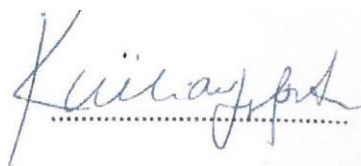
Vurdering av risiko				
Sannsynlighet	Høy			
	Middels			
	Lav	X		
		Lav	Middels	Høy
	Konsekvens			

Vurdering: Prosjektet gjennomføres ved bruk av private enheter til opptak mens tekst lagres på NTNU server. Prosjektets tema, omfang, tidsrom og metode gjør det lite sannsynlig at eksterne aktører vil ha bruk for de opplysninger som innhentes. Skulle opplysninger komme på avveie vil de involverte oppleve ingen til få konsekvenser. Sannsynligheten for at noen får tak i opptak av intervju vurderes som lav.

Tiltak:

- * Taleopptak transkriberes snarest mulig og slettes ved første mulighet
- * Transkriberte intervju anonymiseres
- * Elektronisk korrespondanse slettes senest ved prosjektslutt (01.08.19)

Signatur veileder:



Signatur student:

