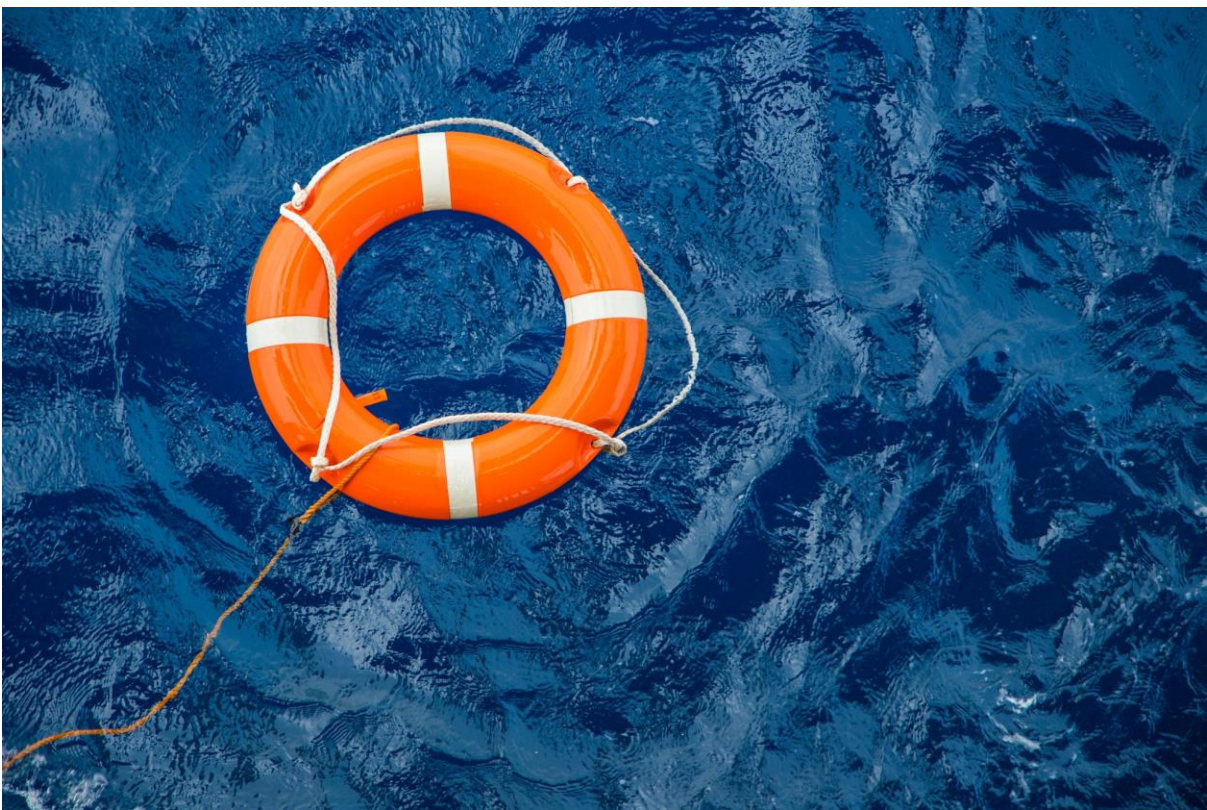


ÖKAD ARBETSMILJÖSÄKERHET INOM SVENSKT YRKESFISKE



EN RAPPORT PRODUCERAD AV WSP PÅ UPPDRAG AV JORDBRUKSVERKET
2025-11-21



Medfinansieras av
Europeiska unionen

Uppdragsinformation

Den här rapporten är beställd av Jordbruksverket.

Uppdragsnamn	Ökad arbetsmiljösäkerhet inom yrkesfiske
Uppdragsnummer	10383083
Författare	Angelica Jörnling, Klara Paulsson, Anette Bååth, Josefin Carlsson, Nils Malmström, Kia Hultin
Datum	2025-11-21
Granskad av	Charlotte Mani
Godkänd av	Jordbruksverket

Kund

Jordbruksverket

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

WSP: Klara Paulsson

Jordbruksverket: Fredric Nilsson, Elin Gunve



**Medfinansieras av
Europeiska unionen**

Denna rapport är finansierad av Jordbruksverket genom medel från havs, -fiskeri- och vattenbruksprogrammet.

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
1 INLEDNING	7
1.1 BAKGRUND	7
1.2 SYFTE	7
1.3 METOD	7
1.4 INDELNING I SEGMENT	8
1.5 DISPOSITION	9
2 ARBETSMILJÖLAGAR OCH FÖRESKRIFTER	10
2.1 VILKA LAGAR OCH FÖRESKRIFTER GÄLLER?	10
2.1.1 <i>Arbetsmiljö och säkerhet</i>	10
2.1.2 <i>Arbetstid och vilotid</i>	11
2.2 FÖREBYGGANDE ARBETE – ÄVEN NÄR DU ARBETAR ENSAM	11
3 KARTLÄGGNING AV ALLVARLIGA OLYCKOR INOM YRKESFISKE	12
3.1 KARTLÄGGNING AV UTREDNINGAR FRÅN STATENS HAVERIKOMMISSION	12
3.1.1 <i>Sammanställning av SHK:s utredningar</i>	13
4 YRKESFISKARES UPPLEVELSER AV ARBETSMILJÖPROBLEM, RISKER OCH OLYCKOR	14
4.1 FYSISK ARBETSMILJÖ	14
4.1.1 <i>Arbetsförhållanden och arbetsmoment</i>	14
4.1.2 <i>Väderförhållanden och riskbedömning</i>	15
4.1.3 <i>Risker i den fysiska arbetsmiljön</i>	15
4.1.4 <i>Olyckor, skador och anmälningar</i>	16
4.1.5 <i>Skyddsutrustning och utbildning</i>	17
4.2 PSYKOSOCIAL ARBETSMILJÖ	19
4.2.1 <i>Orsaker till stress</i>	19
4.2.2 <i>Konsekvenser och hantering</i>	20
4.2.3 <i>Oro vid sjukdom och brist på skyddsnät</i>	20
5 FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER OCH FÖRBÄTTRINGSARBETE	21
5.1 FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER OCH FÖRBÄTTRINGSARBETE	21
5.1.1 <i>Tekniska åtgärder</i>	22
5.1.2 <i>Säkerhetsrutiner och användande av säkerhetsutrustning</i>	23
5.1.3 <i>Utbildning</i>	24

5.1.4	<i>Samverkan och kultur</i>	25
5.1.5	<i>Stöd och vägledning från berörda myndigheter</i>	26
6	ISFISKE	27
6.1	RISKER OCH OLYCKOR	27
6.2	FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER	28
6.3	FRAMTIDA ÅTGÄRDER OCH BEHOV	28
7	SLUTSATSER	29
7.1	OMRÅDEN ATT ARBETA VIDARE MED	30
	BILAGA 1 – LAGAR, FÖRORDNINGAR OCH FÖRESKRIFTER	32
	BILAGA 2 – KARTLÄGGNING AV OLYCKOR	33
	BILAGA 3 – INTERVJUGUIDE	37

SAMMANFATTNING

Yrkesfisket är en viktig näring som präglas av fysiskt krävande arbete, ofta ensamarbete och tuffa väderförhållanden, vilket medför särskilda arbetsmiljörisker. Jordbruksverket och Havs- och vattenmyndigheten lanserade 2021 en strategi för svenskt fiske och vattenbruk med målet att skapa konkurrenskraftiga och säkra näringar. Ett delmål är att öka arbetsmiljösäkerheten för yrkesfiskare genom att minska olyckor och skapa tryggare arbetsplatser.

Syftet med denna rapport är att ge en samlad bild av arbetsmiljön inom svenskt yrkesfiske, vilka åtgärder som görs idag och vilka förbättringar som behövs, inklusive säkerhetsförbättrande teknik och yrkesmässigt isfiske. Kartläggningen kommer att resultera i en generell kunskapsöversikt som kan användas i det arbetsmiljöförbättrande arbetet för svenskt fiske och för att uppnå de strategiska målen. Underlaget bygger på enkätsvar och intervjuer med yrkesfiskare och fiskets organisationer.

Varför är arbetsmiljöfrågor viktigt?

Arbetsmiljöfrågor är centrala i alla yrken, och yrkesfisket är inget undantag. Precis som i andra branscher finns lagar och föreskrifter som ska skydda arbetstagare och egenföretagare. För fisket gäller bland annat Arbetsmiljölagen, Fartygssäkerhetslagen och Transportstyrelsens föreskrifter, samt krav på obligatoriska regelbundna säkerhetsutbildningar. Trots detta visar intervjuer att kunskapen om regelverken ofta är låg och att de upplevs som svårtolkade, särskilt för småskaligt fiske. En lista över arbetsmiljölagar, förordningar och föreskrifter som gäller för yrkesfiske finns i bilaga 1.

Hur ser arbetsmiljön ut idag?

Arbetsmiljön har förbättrats över åren genom tekniska hjälpmedel och säkerhetsrutiner, men den är sårbar vid hårt väder, stress eller när utrustning och rutiner inte används som de ska eller inte räcker till.

Arbetsmiljöriskerna kan delas in i tre områden:

- **Akuta säkerhetsrisker:** Allvarliga olyckor är ovanliga men får ofta mycket allvarliga konsekvenser. Statens haverikommission har utrett 18 allvarliga olyckor kopplade till yrkesfiske sedan 2000, varav sex med dödlig utgång, ofta på grund av att säkerhetsutrustning inte använts. En sammanställning av kartläggningen av olyckorna finns i bilaga 2.
- **Fysiska belastningsrisker:** Tunga lyft, drag och obekväma arbetsställningar förekommer inom alla typer av fiske och de vanligaste arbetsmomenten beskrivs som tunga och repetitiva. Dessa risker leder sällan till akuta olyckor men kan orsaka långsiktiga belastningsskador och slitage.

De fysiska riskerna fiskare upplever som vanligast enligt enkätsvaren är:

- Tunga lyft, halka och fall är de vanligaste riskerna och förekommer inom alla typer av yrkesfiske.
- Buller och klämrisker är vanliga, främst inom pelagiskt och demersalt/annat fiske, men mindre vanliga inom insjöfiske.
- Hypotermi, uttorkning och värmeslag, brand- och explosionsrisker, kemikalierelaterade hälsorisker och förlisning är mer ovanliga enligt enkätsvaren.
- **Psykosocial arbetsmiljö:** Den psykosociala arbetsmiljön är ofta mindre synlig men har stor betydelse i yrkesfiskares vardag. För vissa yrkesfiskare är stress den största utmaningen, medan andra ser den som en naturlig del av företagandet. Långa arbetsdagar, oro vid sjukdom, beroendet av väder och en känsla av att det är svårt att efterleva regelverk som upplevs som omfattande bidrar till en pressad arbetssituation. Stressen kan i sin tur öka risken för misstag och riskbeteenden.

Förebyggande arbete – vad behövs framåt?

Mycket arbete görs redan för att förebygga skador och olyckor. De senaste decennierna har riskerna minskat genom bättre elektroniska hjälpmedel som elektroniska vinschar, kranar och nätdragare, samt förbättrade

flytvästar och bättre kommunikationsutrustning. Yrkesfiskarna anser också att de flesta allvarliga olyckorna går att undvika genom bra rutiner och konsekvent användning av säkerhetsutrustning.

Samtidigt finns fortsatt förbättringspotential för arbetsmiljön inom yrkesfisket. De områden som framkommer som mest centrala att arbeta vidare med är:

- **Teknisk utrustning:** Genom att uppdatera och optimera den tekniska utrustningen ombord kan man minska risken för både förslitningsskador och olyckor. För att främja detta föreslås ett förbättrat erfarenhetsutbyte, exempelvis via en gemensam digital plattform. En sådan plattform skulle effektivt kunna sprida kunskap om ny teknik, säkerhetslösningar och beprövade arbetssätt inom branschen.
- **Säkerhetsrutiner och säkerhetsutrustning:** Säkerheten kan stärkas genom bättre utrustning och tydligare vägledning. Särskilt viktigt är användning av flytväst och dödmansgrepp. Dessutom efterfrågas en checklista över vilken säkerhetsutrustning som krävs ombord.
- **Utbildning:** Bland vissa yrkesfiskare uttrycks önskningar om tillgång till mer utbildning inom ergonomi, livräddning, psykosocial arbetsmiljö samt en säkerhetsutbildning med praktiska moment för isfiske.
- **Samverkan och kultur:** Eftersom yrkesfisket präglas av ensamarbete och en stark självständighetskultur är det viktigt med väl utvecklade forum för samverkan, där arbetsmiljö och säkerhet kan diskuteras. Genom en ökad dialog kan man både bryta tystnaden kring psykosociala frågor och bidra till att nå en förändrad säkerhetskultur med fokus på riskmedvetenhet.
- **Stöd och vägledning från myndigheter:** Yrkesfiskare efterfrågar en bättre dialog och ett större stöd från myndigheterna. De önskar att myndigheterna ska ge tydlig vägledning, ta till vara på branschens praktiska erfarenheter och aktivt informera om regelverk, tillsyn och tillgängliga stöd.

För att minska riskerna och förbättra arbetsmiljön inom yrkesfisket krävs en kombination av tekniska åtgärder, utbildning och förändrade attityder till säkerhet. Samtidigt finns praktiska begränsningar. Små fartyg har begränsat utrymme för tekniska installationer, och många yrkesfiskare har en pressad ekonomi som gör investeringar svåra. Åtgärder behöver anpassas till de faktiska förutsättningarna så långt det är möjligt.

Yrkesfiskarna själva spelar en central roll genom att öka sin kunskap om risker och anpassa utrustning och rutiner utefter det. Fiskets organisationer kan bidra genom att skapa forum för erfarenhetsutbyte och driva gemensamma förbättringsinitiativ. Berörda myndigheter behöver samtidigt ha god förståelse över branschens faktiska utmaningar och i vissa fall förbättra informationsinsatser, exempelvis kring regelverk och stöd. En sådan öppen dialog kan öka både förståelsen och acceptansen för regelverk från branschen.

Arbetsmiljöfrågan har hittills haft begränsad uppmärksamhet inom yrkesfisket. Ett ökat fokus på både fysisk och psykosocial arbetsmiljö i befintliga samarbetsorgan kan leda till diskussion, kunskapsspridning och succesiva förbättringar, stora som små.

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Jordbruksverket och Havs- och vattenmyndigheten lanserade under 2021 en strategi för svenskt fiske och vattenbruk 2021–2026 samt sektorsspecifika handlingsplaner. Ett av huvudmålen i strategin är att svenskt fiske och vattenbruk ska vara konkurrenskraftiga och lönsamma näringar som bidrar till ökad livsmedelsförsörjning, sysselsättning och sociala värden i hela landet. Ett av delmålen i strategin är att svenskt fiske och vattenbruk ska vara attraktiva och säkra näringar. Handlingsplanen för utveckling av svenskt yrkesfiske syftar i sin tur till att slå fast vilka åtgärder och aktiviteter som behöver vidtas inom respektive sektor för att nå de strategiska målen. För att nå delmålet om en attraktiv och säker näring presenteras i handlingsplanen en åtgärd om att öka arbetsmiljösäkerheten för yrkesverksamma inom svenskt fiske. Syftet med åtgärden är att öka säkerheten och förbättra arbetsförhållanden ombord för yrkesfiskare, vilket leder till säkrare, tryggare och inkluderande arbetsplatser samt minskar risken för arbetsplatsolyckor och dödsolyckor. Svenskt yrkesfiske är varierat med olika fartygsstorlekar, fiskeformer och väderförhållanden, vilket ställer krav på lösningar som fungerar i praktiken. Fartyg och utrustning behöver utvecklas för att skapa säkrare, tryggare och mer inkluderande arbetsmiljöer. Tryggare arbetsmiljöer leder till både ökad lönsamhet och ökad attraktivitetskraft för svenskt yrkesfiske.

I en tidigare rapport sammanställd av Göteborgs universitet på uppdrag av Formas¹ kom det fram till att många fiskare upplever förutsättningarna att bedriva sitt yrke som utmanande. En stor andel (46 procent) bedömde dem till och med som dåliga eller mycket dåliga. När yrkesfiskare i undersökningen fick ange tre saker som skulle förbättra fisket inkom 419 olika förslag, vilket visar på en stor och bred förbättringspotential inom yrket. Den mest efterfrågade åtgärden var att förenkla eller minska regelverk och lagstiftning.

Denna rapport har dock ett annat fokus. Den syftar inte till att utvärdera eller föreslå nya regler, utan till att belysa den faktiska arbetsmiljön inom yrkesfisket utifrån de förutsättningar som råder dag.

1.2 SYFTE

Uppdraget syftar till att genomföra en kartläggning över olyckor och arbetsmiljöproblem inom svenskt yrkesfiske, utreda lämpliga förebyggande åtgärder och genomföra en översyn över bästa möjliga tillgängliga säkerhetsförbättrande teknik samt ge rekommendationer för yrkesmässigt isfiske. Kartläggningen kommer att resultera i en generell kunskapsöversikt som kan användas i det arbetsmiljöförbättrande arbetet för svenskt fiske och för att uppnå de strategiska målen.

1.3 METOD

Kartläggningen genomfördes i tre delar: en litteraturstudie, en enkätstudie samt genom semistrukturerade intervjuer.

Litteraturstudie: Genomfördes för att kartlägga rapporterade olyckor och tillbud via utredningar från Statens Haverikommission. Även relevanta arbetsmiljölagar och tillbud kartlades.

Intervjuer: Totalt genomfördes 19 semistrukturerade intervjuer med yrkesfiskare samt personer verksamma inom fiskets organisationer, bland annat regionala fiskareförbund. Urvalet gjordes med syfte att få en geografisk spridning, men påverkades av yrkesfiskarnas tid och tillgänglighet under intervjuperioden, vilket innebär att vissa områden är överrepresenterade. Intervjuerna omfattar fiskare från Mälaren, Hjälmaren, Vänern, Vättern, Bottenviken, Östersjön, Västerhavet, Nordsjön och några mindre sjöar i södra Sverige.

¹ Boyd Gillette et al. 2025, "Hur mår den svenska yrkesfiskaren 2024?"

En intervjuguide togs fram i samråd med Jordbruksverket och fokuserade på upplevda risker, arbetsrutiner och förbättringsförslag. Intervjuguiden finns i bilaga 3.

Enkät: Enkäten riktades till yrkesfiskare och fiskets organisationer. Frågeformuläret togs fram i samråd med Jordbruksverket och distribuerades digitalt. Utskicket gjordes i augusti 2025 via fiskets organisationer. Enkäten stängdes den 22 september 2025 och besvarades av totalt 48 personer. Samtliga frågor var frivilliga att besvara.

Resultaten från intervjuer och enkät analyserades i huvudsak utifrån tre segment av yrkesfiske. Dessa segment beskrivs i avsnittet nedan.

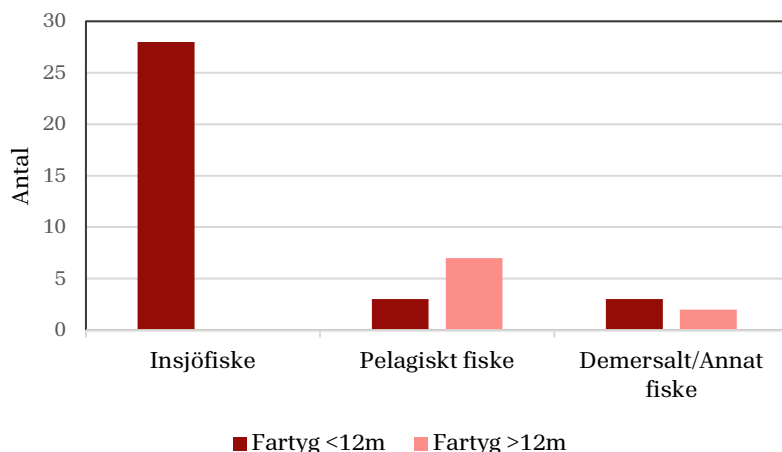
1.4 INDELNING I SEGMENT

I enkätundersökning och intervjuer representeras olika typer av fiske. Eftersom förutsättningarna skiljer sig åt till viss del mellan dessa segment, exempelvis kring hur stora fartyg och vilka redskap som används, har vi huvudsakligen delat upp sammanställningen av enkät- och intervjusvar i tre segment för att möjliggöra jämförelser.

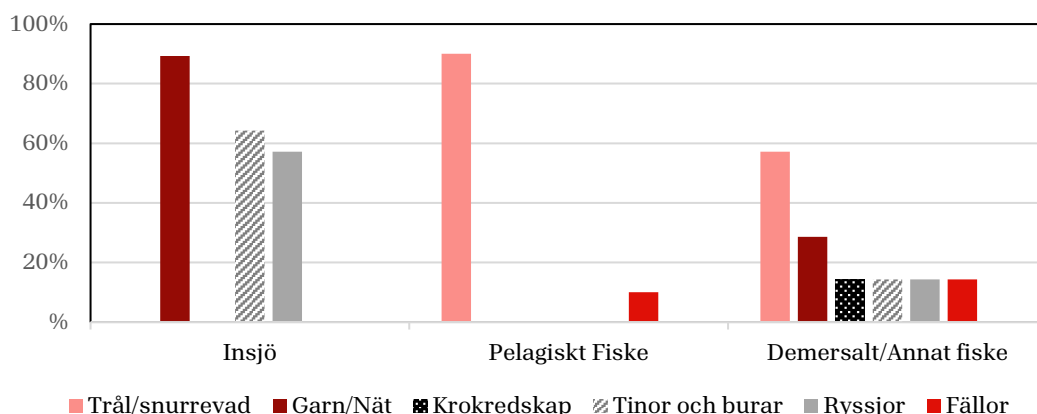
- **Insjöfiske:** Fiske i sjöar, ofta med mindre fartyg. Vanliga redskap är garn/nät, burar eller ryssjor, alternativt kombinationer av dessa.
- **Pelagiskt fiske:** Fiske i öppet vatten, där allt från små till större fartyg används och där trål är det dominerande redskapet.
- **Demersalt/annat fiske:** Ett blandat segment som främst omfattar kustnära fiske, men i viss mån även demersalt fiske i utsjön. Redskapsanvändningen varierar.

En majoritet av yrkesfiskarna som deltog i enkätundersökningen utgjordes av insjöfiskare. Det pelagiska fisket samt demersalt/annat fiske representeras av en mindre andel.

I rapporten använder vi ordet *fartyg* för alla typer av yrkesfiskefartyg, även de mindre som fiskare själva benämner som båtar.



Figur 1. Antal respondenter inom respektive fiskesegment i enkätundersökningen



Figur 2. Primärt använda redskap inom respektive fiskesegment

1.5 DISPOSITION

- **Kapitel 2** inleder med en genomgång av arbetsmiljölagar och gällande föreskrifter för yrkesfiskare. Här beskrivs även vilket förbyggande arbete som kan göras på egen hand.
- **Kapitel 3** presenterar en sammanställning av utredda olyckor från Statens haverikommission.
- **Kapitel 4** redovisar yrkesfiskarnas egna upplevelser av arbetsmiljöproblem, risker och olyckor, baserat på enkät- och intervjusvar. Kapitlet är uppdelat i fysisk respektive psykosocial arbetsmiljö.
- **Kapitel 5** behandlar förebyggande åtgärder. Här ingår både insatser som redan görs idag och sådant som efterfrågas eller behövs framöver.
- **Kapitel 6** tar upp isfisket. Även här diskuteras risker, olyckor och förebyggande åtgärder.
- **Kapitel 7** sammanfattar rapportens slutsatser och föreslår vidare arbete.

I början av huvudkapitlen finns en textruta med en övergripande sammanfattning av kapitlets innehåll.

2 ARBETSMILJÖLAGAR OCH FÖRESKRIFTER

Översynen i detta kapitel syftar till att klargöra vilka lagar och föreskrifter som gäller för yrkesfiskares arbetsmiljö, hur dessa påverkar yrkesfisket och vilket ansvar som ligger på den enskilde, oavsett om man är anställd eller arbetar som egenföretagare.

Under intervjuerna som genomfördes inom ramen för den här kartläggningen framkom att många yrkesfiskare upplever att det knappt finns några lagar eller regler som berör deras arbete kopplat till arbetsmiljö, säkerhet och hälsa. Detta visar att kunskapen om arbetsmiljölagstiftningen är låg, trots att det finns regelverk som gäller även för yrkesfiskare på detta område.

Sammanfattning – Arbetsmiljölagar och föreskrifter

Yrkesfisket är riskfyllt och omfattas av fler lagar och föreskrifter som rör arbetsmiljö och säkerhet, men intervjuer visar att kunskapen om dessa generellt är låg.

De regelverk som styr arbetsmiljö ombord på fartyg är framförallt:

- **Arbetsmiljölagen:** gäller för allt arbete, även egenföretagare, och ställer krav på att förebygga risker.
- **Fartygs säkerhetslagen:** kompletterar Arbetsmiljölagen för arbete ombord och reglerar specifika krav för fartygsmiljö.
- **Transportstyrelsens föreskrifter:** innehåller detaljerade krav på arbetsmiljö, skyddsutrustning och säkra arbetsmetoder.
- **Lagen om vilotid för sjömän:** gäller anställda ombord men inte egenföretagande yrkesfiskare.
- **Obligatorisk säkerhetsutbildning:** krävs för alla som arbetar på fiskefartyg ≥ 5 meter. Certifikatet är giltigt i fem år.

2.1 VILKA LAGAR OCH FÖRESKRIFTER GÄLLER?

Yrkesfisket är ett riskfyllt arbete som kan leda till stress, skador, sjukdom, eller i värsta fall dödsfall. Just därför finns ett regelverk som syftar till att skapa en säker arbetsmiljö. Reglerna gäller både för den som har anställda och för den som arbetar som egenföretagare, även om ansvaret och regelverket ser olika ut.

En lista över arbetsmiljölagar, förordningar och föreskrifter som gäller för yrkesfiske återfinns i bilaga 1.

2.1.1 Arbetsmiljö och säkerhet

Arbetsmiljön inom yrkesfisket styrs av flera regelverk. Arbetsmiljölagen² utgör grunden för arbetsmiljöarbetet i Sverige och gäller för all yrkesverksamhet. För egenföretagare gäller Arbetsmiljölagen i tillämpliga delar, vilket innebär ett ansvar för den egna säkerheten och en skyldighet att förebygga risker så långt det är praktiskt möjligt.

För arbete ombord på fartyg kompletteras Arbetsmiljölagen av Fartygs säkerhetslagen³ som innehåller särskilda bestämmelser för den unika miljön till sjöss. Lagen anger att Arbetsmiljölagen gäller, men anpassar och utvidgar kraven för fartygsarbete. För större fiskefartyg, särskilt inom havsfiske där besättningen bor ombord, gäller exempelvis särskilda regler om boendemiljö och brandskydd enligt Fartygssäkerhetslagen och kompletterande föreskrifter.

² SFS 1977:1160 Arbetsmiljölagen

³ SFS 2003:364 Fartygssäkerhetslag (4 kap Arbetsmiljö)

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för arbetsmiljö på fartyg, och utfärdar detaljerade krav genom sina föreskrifter. Dessa omfattar bland annat systematiskt arbetsmiljöarbete, personlig skyddsutrustning samt ergonomi, buller och rutiner för ensamarbete.

Det finns även krav på obligatorisk säkerhetsutbildning för alla som arbetar ombord på fiskefartyg med en längd om 5 meter eller mer. Syftet är att öka säkerheten och minska risken för olyckor inom yrkesfisket. Kravet grundar sig i förordningen om behörigheter för sjöpersonal⁴, och utbildningens innehåll samt giltighetstid regleras i Transportstyrelsens föreskrift om utbildning och behörigheter för sjöpersonal⁵. Utbildningen omfattar grundläggande moment inom brandskydd, sjukvård, personlig säkerhet och fartygsstabilitet. Efter godkänd utbildning får man ett certifikat som är giltigt i fem år.

2.1.2 Arbetstid och vilotid

Reglerna för arbetstid inom svenskt yrkesfiske skiljer sig mellan anställda och egenföretagare. Den allmänna Arbetstidslagen gäller inte för fartygsarbete. Istället är det Lagen om vilotid för sjömän⁶ som styr, med särskilda regler för fisket. För anställda fiskare finns bindande regler, bland annat:

- ❖ Minst 10 timmars vila per dygn
- ❖ Minst 77 timmars vila per vecka
- ❖ Maximal arbetstid: i genomsnitt högst 48 timmar per vecka under en tolv månadersperiod

Majoriteten av svenska yrkesfiskare är dock egenföretagare och omfattas därför inte av de bindande reglerna om vilotid. Detta var ett medvetet undantag från lagstiftarens sida, som motiverats med att det svenska fisket är småskaligt och att en strikt reglering skulle kunna snedvrider konkurrensen.

2.2 FÖREBYGGANDE ARBETE – ÄVEN NÄR DU ARBETAR ENSAM

Det finns mycket man kan göra själv för att skapa en god och säker arbetsmiljö. Även om du är anställd och din chef har ett arbetsgivaransvar har du ändå ett eget ansvar för att följa angivna bestämmelser, anvisningar och regler⁷. Det är också mycket viktigt att du samverkar med din arbetsgivare för att arbetsmiljön ska bli så bra som möjligt. Det innebär att du måste kommunicera med din arbetsgivare om brister eller risker i arbetsmiljön som du upptäcker, annars är det svårt för någon att förbättra situationen.

Även när du arbetar ensam är det viktigt att du agerar när du upptäcker något som kan förbättras eller rättas till innan en olycka inträffar. Att arbeta systematiskt underlättar det förebyggande arbetsmiljöarbetet⁸.

- **Undersöka arbetsplatsen:** Vad kan vara farligt?
- **Bedöm risken:** Hur sannolikt är det att något händer och vad kan konsekvensen bli?
- **Åtgärda risker:** Gör det så snart som möjligt innan en olycka inträffar.
- **Följ upp:** Kontrollera och följ upp att åtgärderna fungerar som tänkt och bidrar till en säkrare arbetsplats och inte skapar nya risker.

Man blir aldrig färdig med arbetsmiljöarbetet utan man måste hela tiden hålla ögonen öppna och utvärdera sin arbetsmiljö. Kanske förekommer olika risker vid olika tillfällen, årstider eller under olika väderförhållanden. Ett bra sätt att skapa en säker arbetsmiljö är att ha rutiner som hjälper dig att kontrollera arbetsmiljön ofta. I Arbetsmiljöverkets föreskrifter finns även "allmänna råd" som en hjälp i arbetet med att följa bestämmelserna.

⁴ SFS 2011:1533 Förordning om behörigheter för sjöpersonal

⁵ TSFS 2011:116 Transportstyrelsens föreskrift om utbildning och behörigheter för sjöpersonal

⁶ SFS 1998:958 Lag om vilotid för sjömän

⁷ SFS 1977:1160 Arbetsmiljölagen 3 kap 5 §

⁸ AFS 2023:1 Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om systematiskt arbetsmiljöarbete – grundläggande skyldigheter för dig med arbetsgivaransvar

3 KARTLÄGGNING AV ALLVARLIGA OLYCKOR INOM YRKESFISKE

I detta kapitel gör vi en sammanställning av de allra allvarligaste olyckorna som skett inom yrkesfisket under åren 2000–2024 och som utretts av Statens haverikommission.

Sammanfattning – Statens Haverikommissions utredningar om allvarliga olyckor

Mellan åren 2000 och 2024 har Statens haverikommission (SHK) utrett 18 allvarliga olyckor inom yrkesfisket.

Utredningarna visar att förlisning är den vanligaste olyckstypen, följt av brand, grundstötning, fall över bord och kollisioner. Bakomliggande orsaker till olyckorna är bland annat:

- **Förlisningar** beror ofta på tekniska fel, vatteninträngning eller dålig stabilitet för fartygen.
- **Grundstötningar och kollisioner** kopplas ofta till bristande uppmärksamhet, trötthet eller otillräckliga rutiner vid navigering.
- **Bidragande faktorer** till olyckor som återkommer i många utredningar är också dåligt väder och undermålig utrustning.

I sex av de 18 utredda olyckorna ledde händelserna till dödsfall, oftast i samband med förlisning eller fall över bord. Gemensamma nämnare i dessa fall var ofta dålig stabilitet på fartyget, avsaknad av flytväst eller dödmansgrepp, samt svårigheter att larma i tid.

Baserat på utredningarna har SHK bland annat lämnat följande rekommendationer för att förbättra säkerheten:

- Förbättrad tillsyn av små fartyg
- Tydligare och mer anpassade regelverk
- Bättre informationsspridning och utbildning

3.1 KARTLÄGGNING AV UTREDNINGAR FRÅN STATENS HAVERIKOMMISSION

Att förstå vilka olyckor som inträffar inom yrkesfisket är viktigt för att kunna förebygga dem. WSP har analyserat och sammanställt de 18 utredningar kopplat till yrkesfiske som genomförts av Statens haverikommission (SHK) när allvarligare olyckor till sjöss har inträffat mellan år 2000 och 2024. SHK utreder endast de mest allvarliga olyckorna.

SHK utreder händelser enligt följande kriterier:

- fartyget har försvunnit eller övergivits i sjön,
- en människa har avlidit, eller flera människor har blivit allvarligt skadade,
- allvarlig skada har uppkommit på miljön, eller
- fartyget, eller egendom som inte transporteras med fartyget, har fått omfattande skador.

SHK kan även utreda tillbud som inneburit risk för en mycket allvarlig olycka eller andra olyckor om det anses motiverat ut säkerhetssynpunkt.

Enligt Sjölagen⁹ och förordningen om undersökning av olyckor¹⁰ är befälhavare skyldiga att rapportera sjöolyckor och tillbud inom yrkessjöfarten till Transportstyrelsen. Denna skyldighet gäller oavsett

⁹ SFS 1994:1009 sjölagen 6 kap 14 §

¹⁰ SFS 1997:717 Förordningen om undersökning av olyckor 20 §

fartygsstorlek eller om fiskaren är egenföretagare. Hur rapporteringen ska ske regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd¹¹. Föreskrifterna definierar olika nivåer av olyckor (mycket allvarlig, allvarlig, annan sjöolycka) samt tillbud. Transportstyrelsen har konstaterat att fiskefartyg rapporterar betydligt färre olyckor och tillbud än förväntat, vilket tyder på ett stort mörkertal¹². Detta kan innebära att viktiga lärdomar och förbättringsmöjligheter går förlorade.

WSP:s kartläggning nedan baseras på de olyckor som faktiskt har rapporterats in och utretts av SHK.

3.1.1 Sammanställning av SHK:s utredningar

Genomgången av SHK:s utredningar omfattar 18 fall och visar att förlisning är den vanligaste olyckstypen (7 stycken), följt av brand ombord (4 stycken), grundstötning (3 stycken), fall över bord (2 stycken) och kollisioner (2 stycken). Förlisningar orsakas ofta av tekniska brister, vatteninträngning eller problem med stabiliteten, medan grundstötningar och kollisioner ofta kopplas till bristande uppmärksamhet vid navigering, otillräckliga rutiner eller trötthet hos besättningen. Väderförhållanden och undermålig utrustning är återkommande bidragande faktorer.

I de flesta fall som studerats rapporteras inga personskador, men incidenter med nedkylning, lindriga skador samt dödsfall förekommer. I sex fall av de 18 analyserade utredningarna har dock olyckorna lett till dödlig utgång, ofta vid förlisning eller när någon fallit överbord. Gemensamt för dessa händelser är att fartygen ofta haft för låg stabilitet, att det varit brist på säkerhetsutrustning såsom flytväst och/eller dödmansgrepp (en nödstoppsfunktion med säkerhetslina som stänger av motorn om föraren faller överbord) och att det funnits svårigheter att larma i tid.

En mer detaljerad sammanställning av kartläggningen av olyckorna finns i bilaga 2.

De rekommendationer som återkommer i SHK:s utredningar pekar på behovet av att stärka det systematiska säkerhetsarbetet. Återkommande teman är:

- **Förbättrad tillsyn:** särskilt för mindre fartyg som ofta faller utanför regelbunden kontroll. Rekommendationerna betonar vikten av att tillsynen inte bara finns på papper, utan också genomförs i praktiken och får en faktisk effekt på säkerheten.
- **Tydligare och mer anpassade regelverk:** för att öka relevansen för småskaligt fiske och undvika motstridiga krav mellan olika regelverk, exempelvis mellan fritids- och yrkesbåtar.
- **Bättre informationsspridning och utbildning:** så att yrkesfiskare får praktiskt användbar vägledning och kunskap om säkerhetsrutiner.

En del av rekommendationerna som framkommer i SHK:s utredningar rör tillsyn och regelverk. Som nämnts i inledningen syftar inte denna rapport till att utvärdera eller föreslå nya regler, utan att belysa den faktiska arbetsmiljön inom yrkesfisket utifrån de förutsättningar som råder idag.

¹¹ TSFS 2016:121 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss

¹² Transportstyrelsen, *Säkerhetsöversikt sjöfart 2024*, utgiven 3 juni 2025. Tillgänglig via:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/publikationer-och-rapporter/rapporter/rapporter-inom-sjofart/sakerhetsoversikt-sjofart-2024/>

4 YRKESFISKARES UPPLEVELSER AV ARBETSMILJÖPROBLEM, RISKER OCH OLYCKOR

I detta kapitel sammanfattar vi yrkesfiskares upplevelser av de arbetsmiljöproblem, fysiska och psykiska risker samt säkerhetsrisker som förekommer i deras yrke. WSP har samlat in erfarenheter genom intervjuer och enkätundersökning från personer som arbetar som yrkesfiskare i Sverige idag.

Kapitlet är uppdelat i fysisk respektive psykosocial arbetsmiljö.

Sammanfattning – Arbetsmiljöproblem, risker och olyckor

Helhetsintrycket är att arbetsmiljön till viss del fungerar väl, men den är sårbar när belastningen ökar, exempelvis vid hårt väder, stress eller när utrustning och rutiner inte används som de ska eller inte räcker till. Samtidigt finns tydliga förbättringsbehov, både för att minska vardagsrisker och allt för konsekvent tung belastning på kroppen och för att förebygga allvarliga olyckor.

Kartläggningen visar att arbetsmiljöriskerna inom yrkesfisket kan delas in i tre huvudområden:

- **Akuta säkerhetsrisker**
Risker som kan leda till allvarliga olyckor, exempelvis fall överbord. I flera fall har säkerhetsutrustning som flytväst eller dödmansgrepp inte använts.
- **Fysiska belastningsrisker**
Tunga lyft, drag och obekväma arbetsställningar förekommer inom alla typer av fiske. Dessa risker leder sällan till akuta olyckor men kan orsaka långsiktiga belastningsskador och slitage.
- **Psykosocial arbetsmiljö**
Stress är vanligt förekommande och orsakas bland annat av långa arbetsdagar, ekonomisk press och administrativt arbete. Stress kan i sin tur öka risken för misstag och riskbeteenden.

4.1 FYSISK ARBETSMILJÖ

Yrkesfiskarens arbetsmiljö präglas av fysiskt krävande arbetsmoment, långa arbetsdagar och stor påverkan från väder och säsong. Enkät svar och intervjuer visar att arbetsmiljön till viss del varierar mellan de olika segmenten, men att flera gemensamma utmaningar återkommer.

4.1.1 Arbetsförhållanden och arbetsmoment

Arbetsdagarna är ofta långa och krävande. Under intensiva perioder, som kräftsäsongen, siklöjefisket eller vid trålfiske, kan arbetsdagarna bli mycket långa. Fisket pågår ofta från tidig morgon till sen kväll, och vid havsfiske kan arbetet ske i skift dygnet runt under flera dagar i sträck, med endast korta vilopausar mellan passen. Under sommaren och hösten är det ofta som mest intensivt, medan vintern innebär mer underhållsarbete eller isfiske för de som har utrustning för det.

De vanligaste arbetsmomenten beskrivs som tunga och repetitiva: att dra upp nät eller ryssjor, tömma och sortera fångsten, lyfta lådor med fisk eller kräftor, samt förflytta redskap och utrustning. Även arbetet på land (vägning, sortering och packning) bidrar till den totala belastningen. Flera fiskare framhåller att hjälpmedel så som elektriska vinschar och nätdragare underlättar, men att en betydande del av arbetet fortfarande görs manuellt, vilket sliter på kroppen.

4.1.2 Väderförhållanden och riskbedömning

Fisket styrs i hög grad av väder och vind, och riskbedömningar är en naturlig del av arbetsdagen. De görs inte bara inför avfärd, utan ofta flera gånger under dagen, eftersom förhållandena kan förändras snabbt. Vättern är välkänd för att kunna blåsa upp hastigt, vilket innebär att även lugna morgnar kan övergå i riskfyllda förhållanden inom kort tid. I Vänern är det framför allt vågbildningen och sjöhävningen, det vill säga havets upp- och nedgående rörelser som får fartyg att gunga, som påverkar arbetsmiljön, särskilt för mindre fartyg som arbetar i öppnare vatten. Den längre vågbildningen skapar kraftigare sjögång, vilket kräver både fysisk uthållighet och noggrann planering av arbetsmomenten ombord.

Väderprognoser följs därför noggrant, ofta via flera olika källor, såsom väderappar och direktkontakt med kollegor. Den kollegiala kommunikationen beskrivs av vissa som avgörande för säkerheten. Genom att hålla kontakt med andra fartyg i området får man en mer samlad bild av läget. Denna vardagliga dialog fungerar som en informell men effektiv form av riskbedömning, där erfarenhet och lokal kunskap spelar minst lika stor roll som tekniska hjälpmedel.

Samtidigt är det inte alltid möjligt att helt anpassa arbetet efter vädret. Fiskets karaktär och tidspress påverkar hur mycket man kan vänta ut bättre förhållanden. Ett exempel är siklöjefisket som är intensivt och tidsbegränsat till några få veckor per år. Under denna tid är det vanligt att man trotsar hårdare väder än vad man annars skulle göra eftersom varje arbetsdag ger en stor inkomst. Även när man har nät i sjön behöver man komma ut oftare, för att inte riskera att fisken dör. Däremot ger burar och ryssjor större flexibilitet, då man kan avvakta till förhållandena blir bättre.

4.1.3 Risker i den fysiska arbetsmiljön

Riskerna i yrkesfisket är ofta kopplade till återkommande arbetsmoment snarare än enstaka farliga situationer. Små misstag, som att tappa balansen eller underskatta väderförändringar, kan få stora konsekvenser. Dessa misstag kan leda till allvarliga olyckor, såsom fall överbord eller skador från tunga redskap, men också till mindre skador som klämskador eller belastningsbesvär.

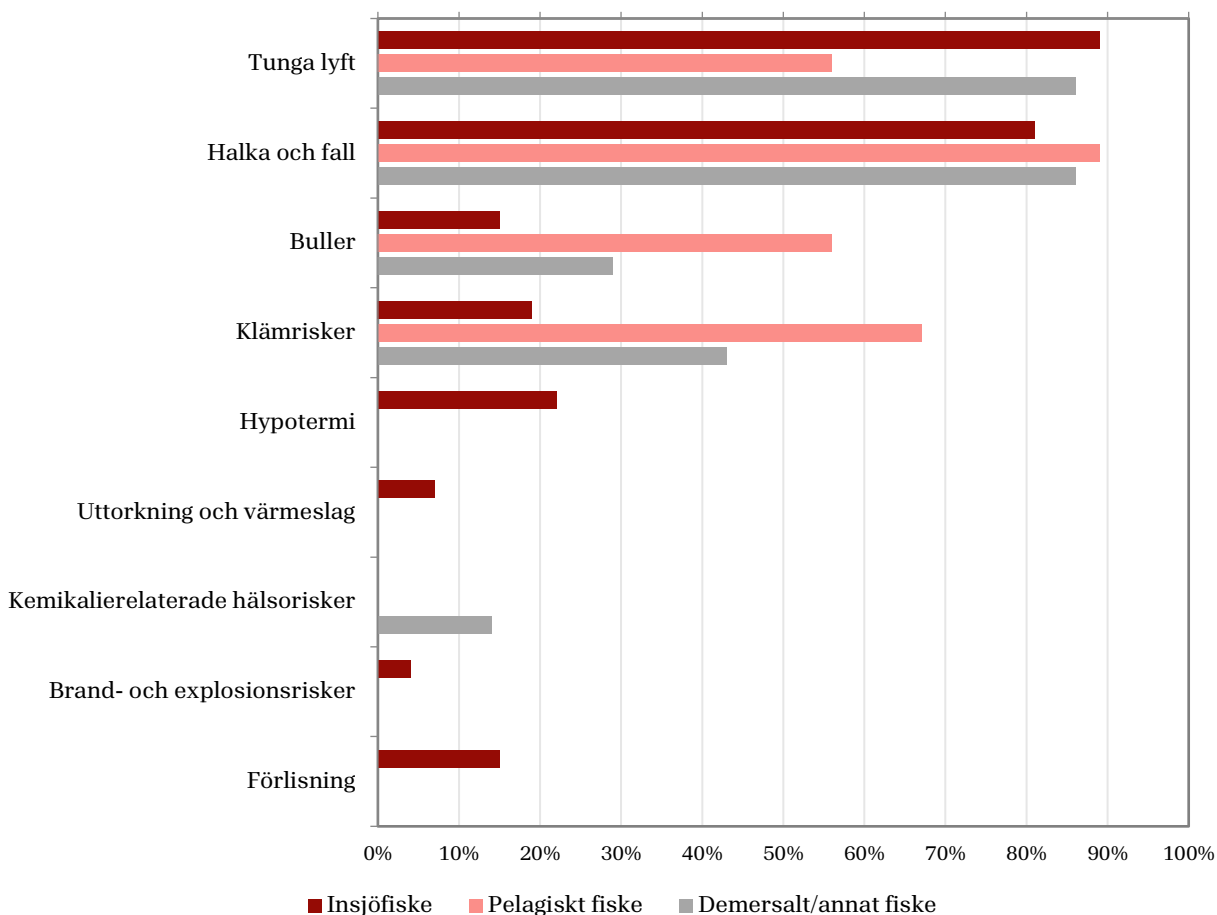
För insjöfiskare är tunga lyft den mest påtagliga risken. Att dra upp ryssjor och bottengarn för hand, hantera säckar med nät och hantera fisklådor som kan väga upp till 25 kilo återkommer ofta. Belastningen på rygg, axlar och knän beskrivs som omfattande och många oroar sig för långsiktiga förslitningsskador.

I det pelagiska fisket är det mindre manuellt arbete med nät, men riskerna är istället kopplade till maskineriet. Här är klämrisker särskilt framträdande. Vinschar, vajrar och trummor innebär kläm- och slagrisker, och buller från motorer och maskineri nämns som ett återkommande arbetsmiljöproblem.

Oavsett segment återkommer risker såsom hala däck, skärskador vid rensning, och väderrelaterade risker som hård blåst, kyla och vågor. På vintern tillkommer is och frost, vilket gör arbetet ännu mer riskfyllt. "Det är bara en tidsfråga innan man halkar", konstaterar en av de intervjuade. På vintern finns risken för nedkylning, medan sommaren kan innebära uttorkning och solskador. Flera av de intervjuade nämner också att trötthet och stress ökar risken för misstag: "Ju tröttare man är, desto sämre beslut fattar man".

Enkätsvaren bekräftar denna övergripande bild (se Figur 3). Tungta lyft, halka och fall anges som de mest frekventa riskerna. Klämrisker och buller framträder tydligt inom det pelagiska fisket, men förekommer även i övriga segment. Andra risker som förlisning, hypotermi och uttorkning nämns av ett mindre antal respondenter, vilket tyder på att dessa upplevs som vanliga för vissa, men inte delas av majoriteten.

Vilka av följande fysiska risker upplever du är vanligast förekommande i ditt arbete?



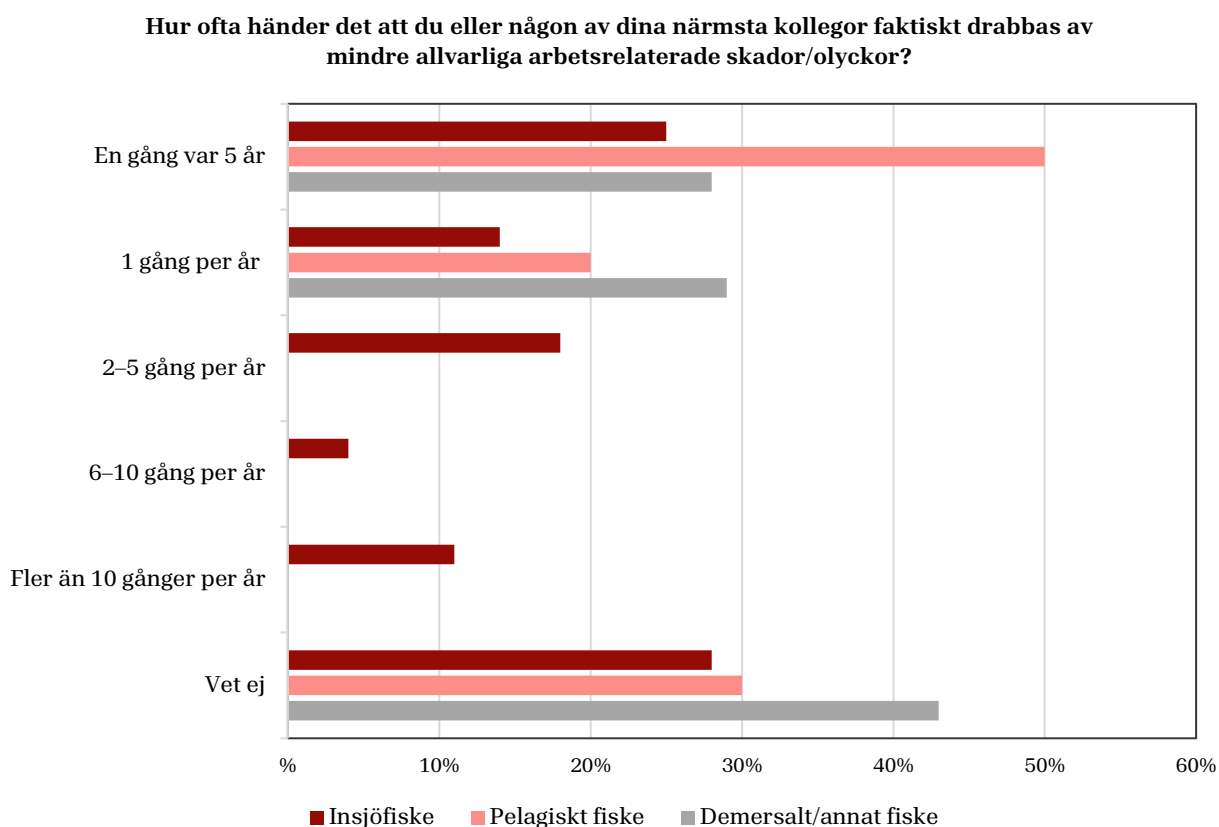
Figur 3. Svar på frågan: Vilka av följande risker upplever du är vanligast förekommande i ditt arbete?

4.1.4 Olyckor, skador och anmälningar

I intervjuerna beskrivs att allvarliga olyckor är ovanliga, men mindre skador inträffar regelbundet och hanteras ofta direkt på plats, utan anmälan. Skärsår, halkolyckor och belastningsskador nämns som vardagliga problem. Allvarliga händelser, som fall över bord eller klämskador vid maskinella moment förekommer mer sällan. De två drunkningsolyckor som skett i Hjälmaren med totalt tre omkomna har varit kopplade till att flytväst och dödmsngrepp inte använts.

Enkätsvaren visar att ungefär hälften av yrkesfiskarna själva har varit med om en arbetsrelaterad skada/olycka eller att det var nära att något inträffade. Bilden av kollegor som drabbats varierar mellan segmenten, och insjöfiskare uppger att de mer sällan är med om detta, vilket delvis kan förklaras av att de oftare arbetar ensamma.

Enkätsvaren antyder också att frekvensen av skador och olyckor kan skilja sig både mellan och inom segmenten (se Figur 4). Många uppger "vet ej" på frågorna om hur ofta olyckor och skador inträffar. Det kan tyda på att skador och olyckor inte alltid uppmärksammas eller dokumenteras, vilket gör det svårt att få en tydlig bild av den faktiska omfattningen.

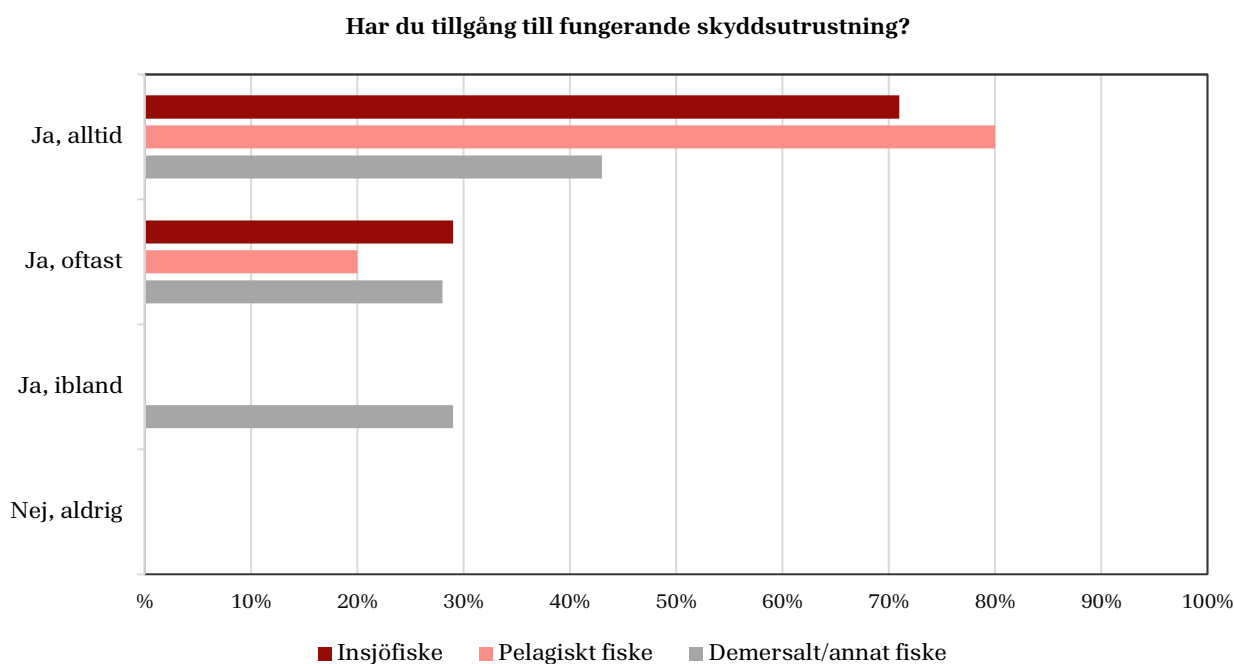


Figur 4. Svar på frågan: Hur ofta händer det att du eller någon av dina närmsta kollegor faktiskt drabbas av mindre allvarliga arbetsrelaterade skador/olyckor?

När det gäller anmälningar framkommer att olyckor och arbetsskador sällan rapporteras och orsakerna till detta varierar. Eftersom flertalet av de småskaliga yrkesfiskarna är egenföretagare och inte har någon arbetsgivare eller skyddsombud att vända sig till förefaller det inte naturligt att anmäla olyckor och tillbud. Många menar att man fokuserar på att lösa den uppkomna situationen snarare än på vad de ska göra efter att situationen är löst. Det finns också en stor okunskap kring vilken myndighet eller instans som olyckor ska anmälas till. Slutligen nämndes det i enstaka intervjuer att vissa skulle kunna dra sig för att anmäla en olycka av rädsla för att det skulle innebära oönskad administration och pappersarbete.

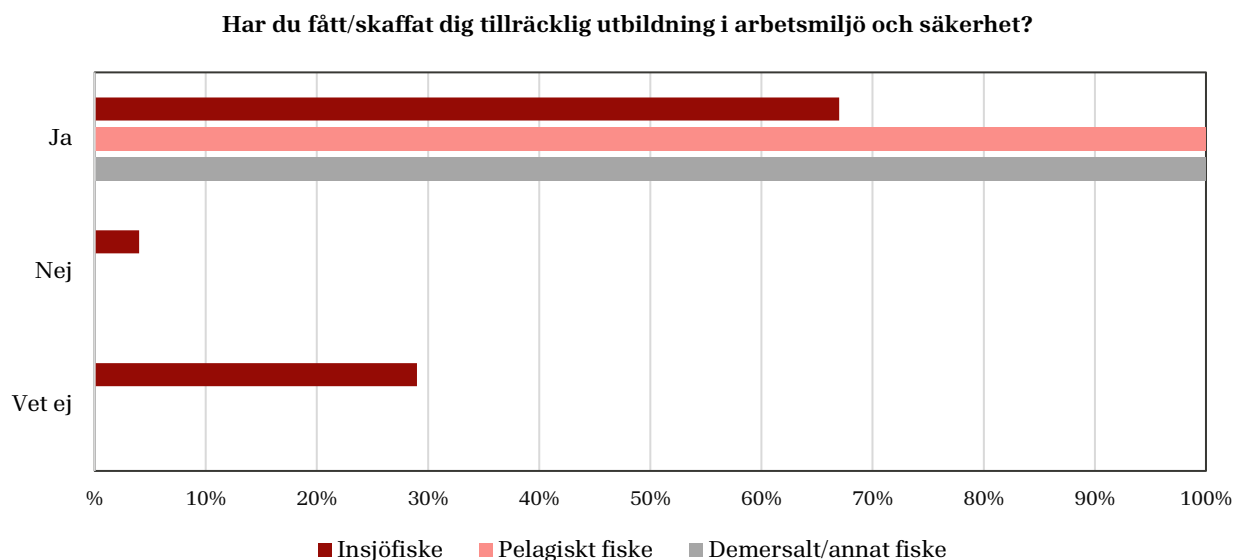
4.1.5 Skyddsutrustning och utbildning

Tillgången till skyddsutrustning upplevs generellt som god, vilket bekräftas av enkätsvaren (se Figur 5). De flesta uppger att de alltid eller ofta har tillgång till fungerande skyddsutrustning. Trots detta är användningen långt ifrån konsekvent. Under intervjuerna framkom även att nästan alla yrkesfiskare är överens om att flytväst och dödmansgrepp är avgörande för säkerheten. Flera uppger dock att flytvästen ibland blir liggande oanvänd, exempelvis i varmt väder eller vid arbete med nät när den, av vissa, upplevs som otymplig. På större fartyg finns ofta överlevnadsdräkter och livflottar, medan begränsat utrymme på mindre fartyg minskar möjligheterna att ha motsvarande nivå av utrustning.



Figur 5. Svar på frågan: Har du tillgång till fungerande skyddsutrustning?

När det gäller utbildning upplever många att den obligatoriska säkerhetskursen som behöver genomföras vart femte år är värdefull. Den ger en "uppsträckning" och påminner om riskerna. Enkätsvaren i Figur 6 visar att samtliga pelagiska fiskare och alla inom demersalt/annat fiske anser sig ha fått/skaffat sig tillräcklig utbildning, medan 67 procent av insjöfiskarna svarar ja, 4 procent svarar nej och 29 procent är osäkra.



Figur 6. Svar på frågan: Har du fått/skaffat dig tillräcklig utbildning i arbetsmiljö och säkerhet?

4.2 PSYKOSOCIAL ARBETSMILJÖ

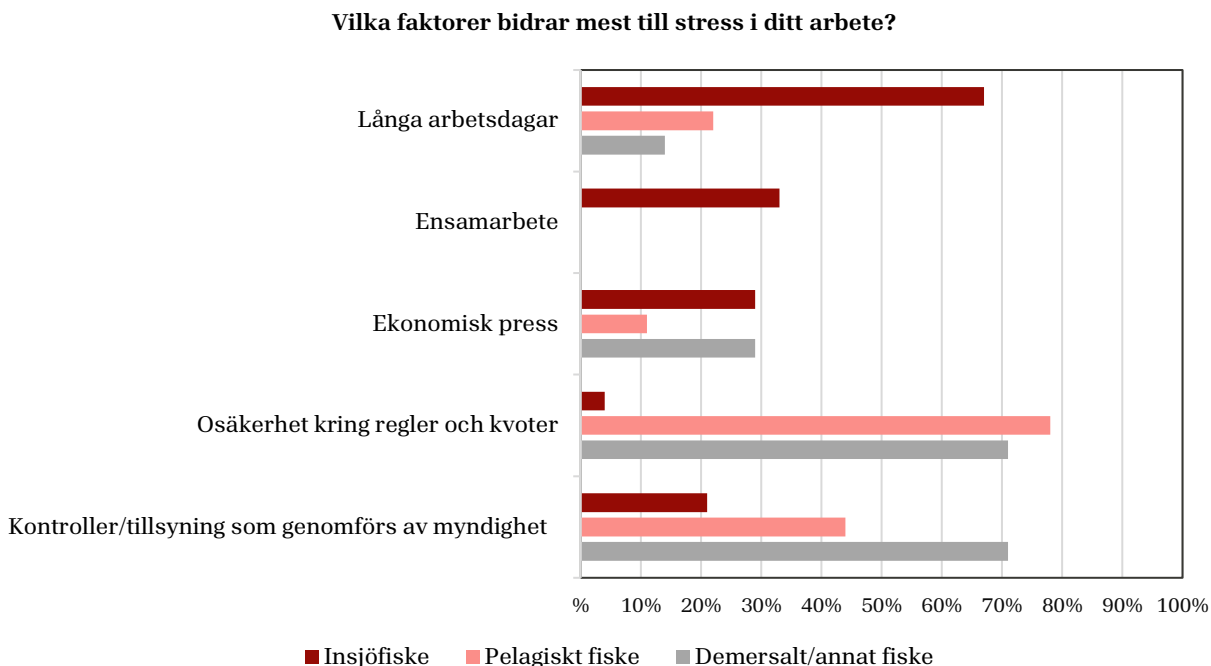
Den psykosociala arbetsmiljön inom yrkesfisket är en viktig men ofta mindre synlig del av arbetsmiljöfrågorna. Även om många fiskare upplever arbetet som fritt och självständigt, framkommer i både intervjuer och enkätsvar att yrket också innebär betydande psykosociala utmaningar, även om upplevelsorna varierar. Stress är ett återkommande tema, och för vissa är det den största arbetsmiljöutmaningen. Andra beskriver stressen som hanterbar eller som en naturlig del av att driva företag.

4.2.1 Orsaker till stress

Yrkesfiskarna upplever att långa arbetsdagar, osäker inkomst, beroendet av väder och vind, samt en känsla av att det är svårt att efterleva regelverk som upplevs som omfattande bidrar till en pressad arbetssituation. Stress är ett återkommande tema, även om upplevelsorna varierar mellan individer. Enkätsvaren visar att nästan alla yrkesfiskare upplever stress i någon grad. Endast 7 procent uppger att de aldrig upplever stress, medan 18 procent upplever stress väldigt ofta.

Figur 7 redovisar de vanligaste faktorerna som bidrar till stress. För insjöfisket handlar det framför allt om långa arbetsdagar, ensamarbete och ekonomisk press. Flera beskriver hur den ekonomiska pressen är särskilt stor för de som är relativt nya i yrket. Även beroendet av väder och vind nämns som en stressfaktor, då dåligt väder kan innebära förlorad inkomst och tvinga fram långa arbetsdagar när vädret väl tillåter fiske. Några beskriver hur stressen gör att man ibland ger sig ut i dåligt väder eller skyndar sig för att hinna med, vilket kan öka risken för olyckor.

För de övriga segmenten (pelagiskt/demersalt/annat) framkommer att stressen främst är kopplad till upplevd osäkerhet kring regelverk och styrning från berörda myndigheter. Osäkerhet kring rapportering, kontroller, tidsfönstret för landning av fisk och oro för att förlora sin licens till följd av felrapportering eller långvarig sjukdom är återkommande teman. "Det är inte fisket som stressar, det är pappersarbetet", uttrycker en fiskare. Några uppger att den här pressen påverkar sömn och välmående. Även insjöfiskare nämner osäkerheter kring regler och relationen till myndigheter, men i mindre utsträckning.



Figur 7. Svar på frågan: Vilka faktorer bidrar mest till stress i ditt arbete?

4.2.2 Konsekvenser och hantering

Stressen kan leda till riskbeteenden, exempelvis att ge sig ut i hårt väder för att inte förlora fångst eller intäkter, eller att man skyndar på arbetet. I en intervju beskrivs hur pressen gör att man snabbar på lite väl mycket och tar genvägar, vilket kan öka risken för olyckor. Andra framhåller att de aktivt försöker motverka stress genom att hålla verksamheten småskalig eller genom att prioritera fysisk aktivitet för att orka med arbetets krav.

Många arbetar ensamma och saknar forum för att prata om stress och arbetsbelastning. Även om man ibland ringer sina kollegor bär man ofta problemen själv. Samtidigt upplever många ett starkt stöd från kollegor när det behövs. Enkätsvaren visar att stödet från de närmsta kollegorna är störst, följt av andra fiskare. Stödet från fiskets organisationer är något lägre, men ändå relativt högt (60–90 procent).

4.2.3 Oro vid sjukdom och brist på skyddsnät

Ett återkommande tema är oro för vad som händer vid sjukdom och många lyfter avsaknaden av ett välfungerande skyddsnät. Under intervjuer med insjöfiskare framkommer att frågan har lyfts med Länsstyrelsen, och många hoppas på en förändring. Problemet är att nuvarande regler kräver att licenshavaren själv är ombord för att redskap ska få vittjas. Konsekvensen blir att många arbetar trots sjukdom eller skador. Flera uttrycker att det saknas praktiska lösningar som gör det möjligt att vara sjukskriven eller få avlastning utan att äventyra fisket. Osäkerheten gäller alla fiskare, men frågan har lyfts allt mer på senare tid, särskilt bland den yngre generationen som har familj och behov av att kunna vabba.

5 FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER OCH FÖRBÄTTRINGSARBETE

I detta kapitel redogör vi för de förebyggande åtgärder som vidtas redan idag för att förbättra arbetsmiljön, samt identifierar förbättringsområden för att stärka arbetsmiljön och minska risken för olyckor framöver. Kapitlet utgår från enkätsvar och intervjuer med verksamma yrkesfiskare och beskriver dels vilket arbete som görs för att förbättra arbetsmiljön idag, dels vilka förbättringsåtgärder som finns inom respektive område.

Vi har identifierat fem områden inom vilka förbättringsarbete kan ske; teknisk utrustning, säkerhetsrutiner och säkerhetsutrustning, utbildning, samverkan och kultur samt stöd och vägledning från myndigheter.

Sammanfattning – Förebyggande åtgärder och förbättringsarbete

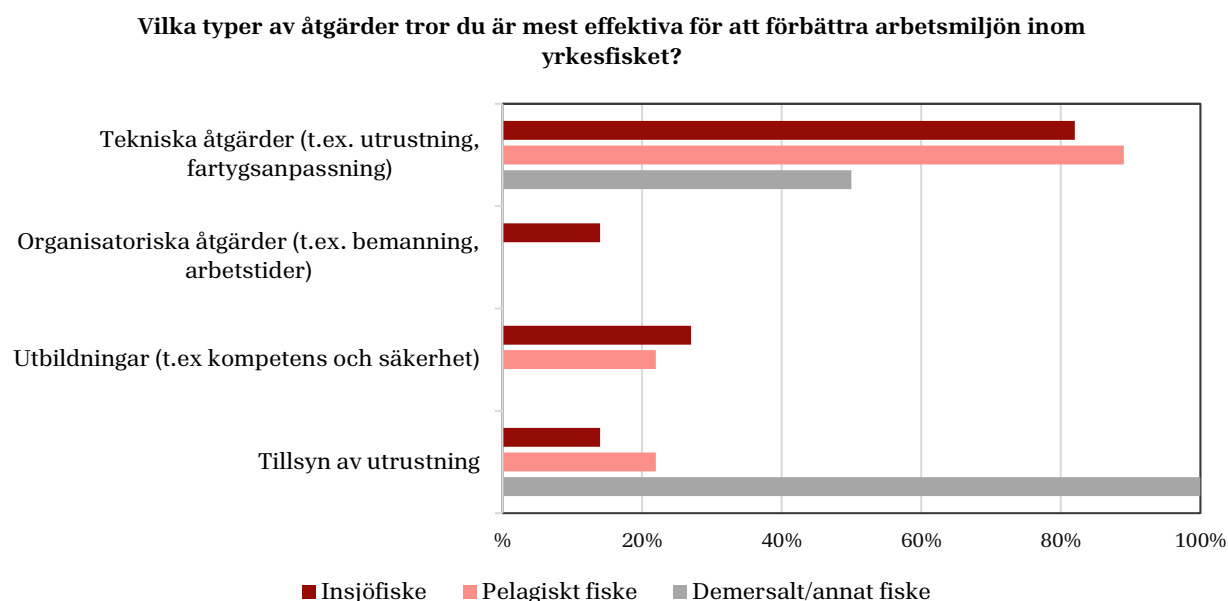
Mycket förebyggande arbete görs för att förhindra skador och olyckor. Teknisk utrustning har utvecklats mycket på senare år vilket underlättat i arbetet och som förbättrat den fysiska arbetsmiljön för yrkesfiskare. Det finns även en bred uppfattning bland yrkesfiskarna att de flesta mer allvarliga olyckor går att förebygga med bättre rutiner och konsekvent användning av säkerhetsutrustning.

Yrkesfiskarna själva anser att de åtgärder som är mest effektiva för att förbättra arbetsmiljön inom yrket är tekniska lösningar, till exempel utrustning och fartygsanpassning.

- **Teknisk utrustning:** Genom att uppdatera och optimera den tekniska utrustningen ombord kan man minska risken för både förslitningsskador och olyckor. För att främja detta föreslås ett förbättrat erfarenhetsutbyte, exempelvis via en gemensam digital plattform. En sådan plattform skulle effektivt kunna sprida kunskap om ny teknik, säkerhetslösningar och beprövade arbetssätt inom branschen.
- **Säkerhetsrutiner och säkerhetsutrustning:** Säkerheten kan stärkas genom bättre utrustning och tydligare vägledning. Särskilt viktigt är användning av flytväst och dödmansgrepp. Dessutom efterfrågas en checklista över vilken säkerhetsutrustning som krävs ombord.
- **Utbildning:** Bland vissa yrkesfiskare uttrycks önskningar om tillgång till mer utbildning inom ergonomi, livräddning och psykosocial arbetsmiljö.
- **Samverkan och kultur:** Eftersom yrkesfisket präglas av ensamarbete och en stark självständighetskultur är det viktigt med väl utvecklade forum för samverkan, där arbetsmiljö och säkerhet kan diskuteras. Genom en ökad dialog kan man både bryta tystnaden kring psykosociala frågor och bidra till att nå en förändrad säkerhetskultur med fokus på riskmedvetenhet.
- **Stöd och vägledning från myndigheter:** Yrkesfiskare efterfrågar en bättre dialog och ett större stöd från myndigheterna. De önskar att myndigheterna ska ge tydlig vägledning, ta tillvara på branschens praktiska erfarenheter och aktivt informera om regelverk, tillsyn och tillgängliga stöd.

5.1 FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER OCH FÖRBÄTTRINGSARBETE

När yrkesfiskarna tillfrågades i enkäten om vilka åtgärder de bedömer som mest effektiva för att förbättra arbetsmiljön, angav en majoritet att tekniska lösningar (till exempel utrustning och fartygsanpassning) skulle ha störst positiv inverkan (se Figur 8). Särskilt bland de som fiskar demersalt/övrigt uttrycktes också ett behov av ökad tillsyn av utrustning och fartyg. Några insjöfiskare och några som fiskar pelagiskt anger också att utbildning skulle vara ett bra sätt att förbättra arbetsmiljön.



Figur 8. Svar på frågan: Vilka typer av åtgärder tror du är mest effektiva för att förbättra arbetsmiljön inom yrkesfisket?

5.1.1 Tekniska åtgärder

Vilket förebyggande arbete görs idag?

Ny teknisk utrustning på fiskefartyg har generellt sett förbättrat arbetsmiljön mycket de senaste decennierna. Nätdragare och nätrullar har utvecklats och förbättrats över tid. Hydrauliska dragmaskiner, som blev vanliga på 1970-talet, och hydrauliska rullar till ryssjor har förbättrat arbetsmiljön och ersatt tunga manuella lyft. Få fiskare idag drar exempelvis kräftburar för hand och istället för att dra nät och garn för hand så används elektroniska lindragare eller garndragare. Motordrivna vinschar har också minskat behovet av fysisk hantering över tid. Yrkesfiskare berättar om genomförda förbättringsåtgärder, där de exempelvis minskat snubbelrisken genom att bygga bort vajrar som går över däck, eller byggt förvaringsmöjligheter som minskar risken för att saker ska gunga runt på däck och träffa och skada personer.

På frågan om vilka leverantörer som används för arbetsmiljöförbättrande tekniska åtgärder så nämndes få faktiska exempel. De flesta yrkesfiskarna berättade snarare om att de beställt anpassade lösningar i form av kranar och lyftanordningar som justerats och installerats på lokala verkstäder för att förbättra den tekniska utrustningen på fartygen, särskilt när det handlar om mindre fartyg.

Vilka förbättringsmöjligheter finns?

Även om den tekniska utrustningen ombord på fartyg har förbättrats på senare år så bekräftar svaren från intervjuerna bilden att den fysiska arbetsmiljön kan förbättras genom teknisk utrustning. Flera yrkesfiskare uttrycker att tekniska lösningar såsom kranar, lyftanordningar och sorteringsmaskiner hade kunnat förbättra deras arbetsmiljö genom att avlasta tunga lyft och minska förslitningsskadorna.

En ytterligare önskvärd förbättring som nämns av yrkesfiskare vid intervjuer handlar om teknisk utrustning för artbestämning och vägning av fångst. Idag sker detta arbete manuellt och arbetet är tidskrävande. Om man skulle kunna få fram en automatiserad lösning skulle det kunna spara många arbetstimmar för fiskarna. Det finns ingen sådan etablerad metod eller produkt framtagen på marknaden idag för användning i mindre skala, men det skulle vara en önskvärd funktion.

Ekonomiska begränsningar framkommer utifrån enkät och intervjuer som ett tydligt hinder för att utveckla den tekniska utrustningen ombord. Många fiskare har små marginaler, vilket gör det svårt att investera i

arbetsmiljöförbättrande åtgärder såsom bättre fartyg, nya maskiner eller lyftanordningar, säkerhetsutrustning eller tekniska hjälpmedel. Större investeringar är ofta för dyra och ger inte tillräcklig nytta för att enskilda fiskare ska ha möjlighet att investera i sådana.

Fartygens storlek utgör ytterligare ett hinder för att uppdatera den tekniska utrustningen, särskilt inom insjöfisket där fartygen ofta är små. Det begränsade utrymmet gör det svårt att få plats med mer säkerhetsutrustning eller ergonomiska hjälpmedel, och det är ofta svårt att hitta teknisk utrustning som är anpassad för små fartyg. En del fiskare behöver dessutom olika fartyg för olika typer av fiske, men ekonomin tillåter inte att alla fartyg är optimalt utrustade.

5.1.2 Säkerhetsrutiner och användande av säkerhetsutrustning

Vilket förebyggande arbete görs idag?

Även om de flesta anser att de har bra rutiner och tillgång till skyddsutrustning, visar intervjuerna att efterlevnaden varierar i praktiken. Att flera av de dödsfall som inträffat inom yrkesfisket under de senaste 20 åren bedömts ha kunnat undvikas om rätt skyddsutrustning hade använts, understryker vikten av att säkerhetsutrustning inte bara ska finnas, utan även användas.

Lämplig kommunikationsutrustning är också mycket viktigt för säkerheten ombord. Denna har förbättrats på flera sätt de senaste decennierna. GPS:er och väderprognoser är mer tillförlitliga, och kameror i maskinrum och på akterdäck minskar behovet av fysisk närvaro i riskfyllda miljöer. Radiokommunikation inbyggd i hjälmar har ökat säkerheten ombord, och elektroniska system gör det möjligt att se andra fartyg på långt avstånd. Ny teknik har gjort det lättare att snabbt nå hjälp vid olyckor, exempelvis få kontakt med vårdpersonal. Hjärtstartare ombord är också ett exempel på utrustning som vissa fiskare installerat.

Vilka förbättringsmöjligheter finns?

Trots att säkerhetsarbetet fungerar relativt väl finns förbättringspotential inom området. Åsikterna kring flytvästars användande skiljer sig åt bland de intervjuade yrkesfiskarna. De flesta säger sig använda flytväst, men flera vittnar om att de inte alltid används. Många anser att flytvästarna rent tekniskt och bekvämlighetsmässigt har blivit bättre, men att det fortfarande finns behov av produktutveckling för användarvänligheten. De uppblåsbara modellerna som används mest idag anses, av vissa, vara för obekväma och tunga att ha på sig under långa arbetsdagar. Vissa föreslår lagstiftning som ett sätt att säkerställa användande av flytväst eller annan säkerhetsutrustning, medan andra ser det som en kulturell utmaning där attityder till säkerhet behöver förändras.

Nästan samtliga intervjuade uttryckte också att ett tekniskt hjälpmedel som skulle kunna öka säkerheten ombord och förhindra allvarliga olyckor skulle vara ett elektroniskt dödmansgrepp, utan snodd, som stänger av motorn om fiskaren kommer för långt från fartyget. Tekniken finns och produkter säljs på marknaden, men tekniken verkar inte vara fullt funktionell för de ändamål som yrkesfiskare behöver det till. Ett arbete kring detta pågår inom Svenska Insjöfiskares Centralförbund (SIC). Två ytterligare förslag till förbättrad säkerhet som nämnts under intervjuerna är att personliga nödsändare eller nödlarm skulle kunna användas i större utsträckning. En mer ändamålsenlig överlevnadsdräkt efterfrågas också på marknaden, som kan vara särskilt användbar vid arbete när vattnet är väldigt kallt.

Ett förslag som efterfrågas är en tydlig och lättillgänglig checklista eller vägledning över vilken säkerhetsutrustning som bör finnas ombord på fiskefartyg. Idag är det oklart för en del fiskare vad som gäller, då skulle en standardiserad vägledning kunna underlätta för yrkesfiskare att säkerställa en trygg arbetsmiljö. En sådan vägledning tas bäst fram gemensamt av yrkesfiskare och/eller fiskets organisationer. Då har de också möjlighet att sprida informationen och kunskapen om detta inom branschen.

Intervjuerna bekräftar Transportstyrelsens bedömning att olyckor och tillbud inom yrkesfisket ofta inte rapporteras, vilket tyder på ett stort mörkertal. När händelser inte dokumenteras eller delas, förloras möjligheten till lärande och förebyggande arbete.

Varje anmäld arbetsskada kan bidra till att varna andra och förbättra säkerhetsrutiner. Därför är det viktigt att både arbetsgivare och egenföretagare inom yrkesfisket anmäler arbetsskador. En arbetsskada kan exempelvis vara en fysisk eller psykisk sjukdom orsakad av arbetet, eller en olycka som inträffar under arbetstid eller på väg till och från arbetet.

5.1.3 Utbildning

Vilket förebyggande arbete görs idag?

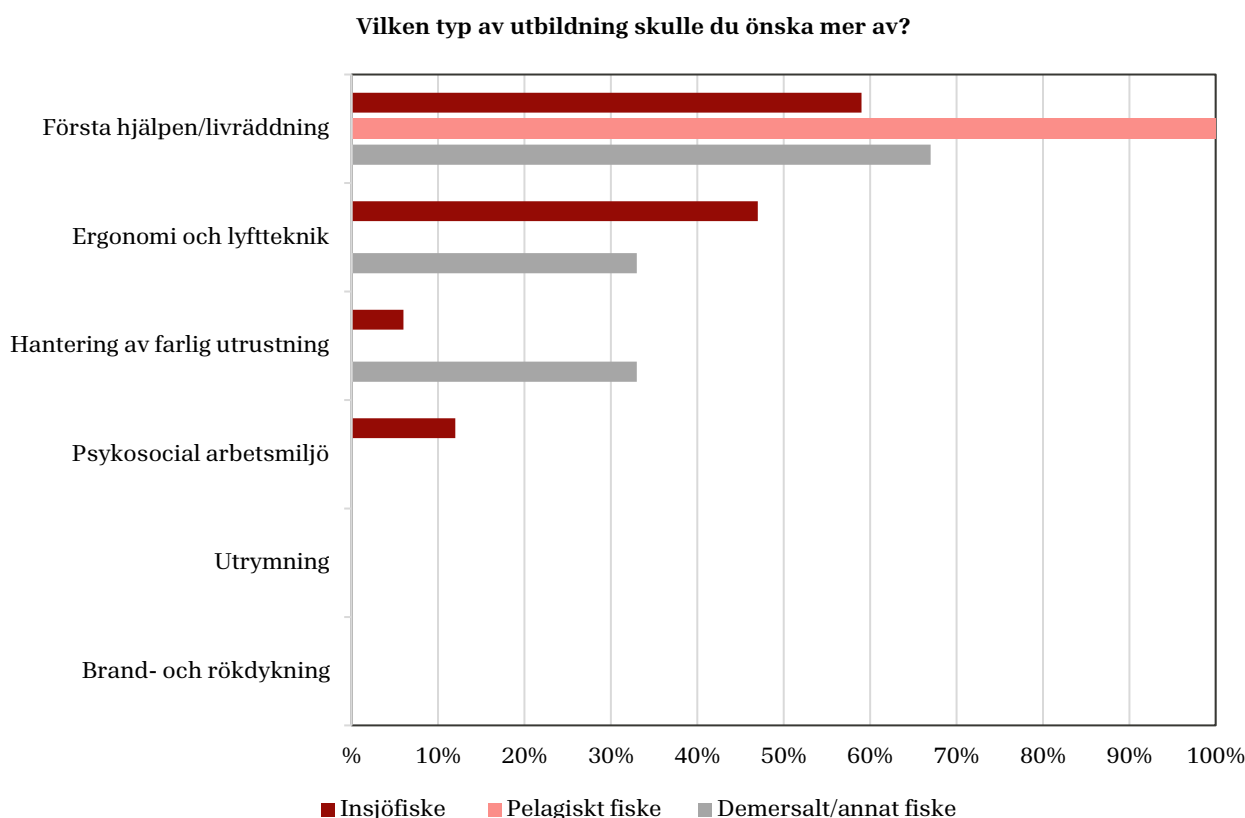
Den obligatoriska säkerhetsutbildningen som måste genomföras vart femte år upplevs av de flesta som värdefull för att skapa en övergripande kunskap om arbetsmiljö och säkerhet. Det har lyfts att kursen ger en "uppsträckning" och påminner om riskerna som finns.

Vilka förbättringsmöjligheter finns?

I enkätundersökningen tillfrågades yrkesfiskarna om vilken utbildning de skulle önska mer av. Resultatet i Figur 9 visar tydligt att första hjälpen och livräddning är den mest efterfrågade utbildningen inom samtliga fiskesegment. Även ergonomi och lyftteknik rankas högt bland insjöfiskare och demersalt/annat fiske. Dessa två grupper önskar även mer utbildning i hantering av farlig utrustning.

Insjöfiskarna är den enda gruppen som i enkäten efterfrågar utbildning om psykosocial arbetsmiljö. Samtidigt framkom det i intervjuerna att även vissa fiskare från andra segment gärna skulle vilja få mer information och utbildning inom detta område.

Vid intervjuerna lyfte flera insjöfiskare dessutom önskemål om att säkerhetskurserna i större utsträckning anpassas till deras specifika förutsättningar.



Figur 9. Svar på frågan: Vilken typ av utbildning skulle du önska mer av?

5.1.4 Samverkan och kultur

Vilket förebyggande arbete görs idag?

Samverkan mellan yrkesfiskare och fiskets organisationer är en viktig förutsättning för att förbättra arbetsmiljön. Genom att dela erfarenheter kan man lära av varandras misstag, tipsa om bra utrustning och framgångsrika arbetsmetoder, samt dela kunskap om regler, tillsyn och krav. Detta är särskilt betydelsefullt eftersom branschen präglas av ensamarbete. Ökad dialog om säkerhet och arbetsmiljö bidrar till en förändrad säkerhetskultur med större fokus på riskmedvetenhet.

I fler intervjuer framhålls att samarbete och samverkan inte bara är viktigt för den psykosociala arbetsmiljön, utan även för säkerhetsarbetet. Ett konkret exempel är användningen av en tavla där fiskare skriver upp när och vart de ska innan de ger sig ut. Detta arbetssätt skapar trygghet och gör det lättare att agera snabbt om något skulle hända. Initiativet infördes efter att dödsolyckor skett i området.

Vilka förbättringsmöjligheter finns?

Trots pågående insatser framkommer i både intervjuer och enkätsvar att det saknas ett strukturerat arbete inom fiskets organisationer för att förebygga psykosociala arbetsmiljöproblem i större omfattning.

Yrkesfiskare efterfrågar ökad samverkan för att förbättra arbetsmiljön. De ser ett behov av forum för att dela kunskap om tekniska lösningar, diskutera säkerhetsfrågor och organisera gemensamma inköp av utrustning för att sänka kostnader. En sådan samverkan skulle även göra det lättare att förstå och hantera myndigheters krav och tillsyn.

Kulturella och attitydmässiga faktorer påverkar också möjligheterna till förändring. Inom yrkesfisket finns en stark tradition av att "klara sig själv", vilket kan skapa skepsis mot förändringar eller externa lösningar.

Säkerhetsfrågor prioriteras inte alltid, delvis på grund av invanda arbetssätt och en kultur där risker ses som en naturlig del av yrket.

Parallellt lyfts stressen från ensamarbete som ett stort problem. Ensamarbete leder ofta till långa arbetsdagar och gör verksamheten sårbar vid sjukdom. Enligt insjöfiskare har frågan om att förenkla regler för att underlätta ersättare vid sjukdom lyfts med Länsstyrelsen. Det som efterfrågas är ett tydligare skyddsnät för att minska den sårbarhet som uppstår när man är ensam ansvarig för verksamheten.

5.1.5 Stöd och vägledning från berörda myndigheter

Vilket förebyggande arbete görs idag?

Investeringsstödmedel från Jordbruksverket¹³ har enligt flera fiskare möjliggjort konkreta förbättringar av arbetsmiljön. Stödet har kunnat användas till bland annat installation av toalett ombord, ny styrhytt eller säkerhetsförbättringar såsom skydd för vajrar, nödstopp för vissa maskiner, halkskydd och klämskydd. Dessa insatser har haft direkt positiv påverkan på säkerheten ombord.

Samtidigt upplevs tillgången till ekonomiskt stöd som begränsad av vissa. Även när stöd finns, kan det vara svårt att hitta rätt information, kraven kan vara svåra att tolka, och ansökningsprocessen upplevas som tidskrävande. Detta kan leda till att stöd inte söks, trots att behov finns.

Relationen till berörda myndigheter och upplevelsen av det är svårt att efterleva regelverk lyfts av många som en faktor som påverkar arbetsmiljön. För vissa fungerar samarbetet väl och myndigheterna upplevs som stödjande, men andra beskriver att regelverk och kontroller skapar stress och osäkerhet. Det handlar inte alltid om reglernas innehåll, utan om den stress och osäkerhet som uppstår kring tolkning, efterlevnad och kontroller. Många av de regler som upplevs som betungande rör dessutom inte direkt arbetsmiljö, men den stress och oro de medför påverkar ändå arbetsmiljön negativt. Stressen över att göra fel, risken att förlora licens, och den administrativa pressen bidrar till en känsla av otillräcklighet och oro. Detta kan i sin tur påverka både det psykiska välbefinnandet och arbetsvardagen negativt.

Det finns också en oro bland några att ökad uppmärksamhet på arbetsmiljöfrågor ska leda till fler regler snarare än praktiskt stöd, vilket riskerar att skapa ytterligare stress snarare än förbättringar.

Vilka förbättringsmöjligheter finns?

Flera yrkesfiskare efterfrågar en mer konstruktiv dialog mellan branschen och berörda myndigheter. Istället för fler regler efterfrågar många att myndigheter i högre grad ska fungera som stödjande aktörer genom att tillhandahålla tydlig information, samordning och vägledning. Det efterfrågas även att yrkesfiskarnas praktiska erfarenheter bör tas tillvara vid utformningen av regelverk och rutiner, för att skapa lösningar som fungerar i praktiken.

En öppen och kontinuerlig dialog kan också bidra till ökad förståelse för varför regler finns, vilket minskar osäkerhet och skapar en förståelse och tolerans för de som ska efterleva reglerna. Detta skulle i sin tur kunna reducera den psykosociala belastningen och stärka säkerhetskulturen.

¹³ Investeringsstöd för "investeringar ombord som ökar säkerheten och förbättrar arbetsförhållanden ombord"
[Investeringsstöd ombord - Jordbruksverket.se](https://jordbruksverket.se/investeringsstod-ombord)

6 ISFISKE

I detta kapitel belyser vi de specifika utmaningar som isfisket innebär, och ger rekommendationer för hur säkerheten och arbetsmiljön kan förbättras.

Sammanfattning – Isfiske

Isfiske bedrivs idag i mycket begränsad omfattning. Mildare vintrar och osäkra isförhållanden har gjort fisket svårt eller omöjligt på många håll.

- **Risker och olyckor**
Olyckor är ovanliga, men isens bärkraft är den största risken. Transport på isen är en utmaning, särskilt i Bottenviken där skoter och hydrokopter används. Isfisket är tungt och ergonomiskt krävande.
- **Förebyggande åtgärder**
Säkerheten bygger på erfarenhet, rutiner och utrustning som flytoveraller och isdubbar. Viss teknik används, men i begränsad omfattning.
- **Framtida behov**
Anpassade säkerhetsutbildningar med praktiska moment efterfrågas. Batteridrivna isborrar ses som en förbättring vid tjock is, men batteritiden upplevs ibland som otillräcklig. Många menar att isfisket är svårt att modernisera på grund av dess natur och korta säsonger

Isfiske bedrivs idag i mycket begränsad omfattning i Sverige. Det förekommer i några av Sveriges insjöar, främst Hjälmaren och Mälaren, och i mindre utsträckning i Bottenviken. Flera yrkesfiskare uppger att de tidigare varit aktiva under vintern, men milda vintrar och osäkra isförhållanden har gjort fisket svårt eller omöjligt. I vissa områden, som Vättern, har isfiske i princip upphört helt. På andra håll bedrivs det endast om isen bedöms som tillräckligt säker, vilket inte alltid är fallet.

Ekonomiskt kan isfisket vara betydelsefullt. Under goda vintrar kan det stå för en stor del av årsinkomsten för vissa. Osäkerheten kring isens bärkraft gör dock att många fiskare tvekar att investera i utrustning eller planera för vintersäsongen. Vissa menar dessutom att lönsamheten är så låg att det knappt känns värt att satsa.

6.1 RISKER OCH OLYCKOR

Trots de utmanande förhållandena är olyckor vid yrkesmässigt isfiske ovanliga. Detta bekräftas av Statens haverikommissions utredningar, där inga av de allvarliga olyckorna vi har kartlagt sedan år 2000 har inträffat i samband med isfiske. Flera framhåller att man är extra försiktig på isen, vilket kan bidra till den låga olycksfrekvensen. Trots detta finns risker som måste hanteras:

- **Isens kvalitet och väderförhållanden:** Isens bärighet är en kritisk faktor och påverkas av temperatur, snömängd och vind. Yrkesfiskare menar att isen idag är mer oberäknelig och kan förändras snabbt. Fläckvis svag is kan förekomma under snön, och stormar kan bryta upp isen lokalt. Detta gör att fisket kräver stor försiktighet och lokal kunskap.
- **Transport till och från fiskeplatserna:** Transporten är en central säkerhetsfråga och ser olika ut beroende på område. I insjöarna används idag i stor utsträckning svävare (ett fordon som svävar på en luftkudde och kan färdas både på is och öppet vatten, vilket minskar risken om isen brister), vilket har förbättrat säkerheten jämfört med tidigare då spark eller snöskoter var vanliga. Däremot finns risker när man behöver lämna svävaren för att dra upp garnen.

I Bottenviken är situationen mer komplex. Här används främst snöskoter eller hydrokopter (en båtliknande farkost med propellerdrift som kan gå på både is och vatten). Svävare anses för dyra och opraktiska i området. Logistiken är ett stort problem: stora snömängder och vatten som samlas mellan isen och snön gör det svårt att ta sig fram med redskap, och långa avstånd till mottagare av fisken gör fisket mindre lönsamt.

- **Manuellt arbete och ergonomi:** Isfisket är tungt och fysiskt krävande. Begränsad möjlighet att använda maskiner eller kranar på isen gör att arbetet skiljer sig markant från sommarfisket. Kortare vintrar gör också att investeringar i ny teknik ofta inte anses lönsamma.
- **Risk att hamna i vattnet:** De största farorna uppges vara befattat med att ramla i vattnet, även om det är ovanligt. De flesta använder flytoveraller och ibland torrdräkter, vilket minskar risken för nedkylning. Nedkylning ses därför inte som ett stort problem bland många.

6.2 FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER

Säkerheten vid isfiske bygger i hög grad på erfarenhetsbaserade bedömningar av isens kvalitet. För att förebygga olyckor är det vanligt att meddela var man befinner sig och att välja säkra vägar till fiskeplatserna. Vissa uppger att de alltid arbetar minst två personer tillsammans. Utrustning som flytoveraller, isdubbar och ibland torrdräkter används, men nivån varierar mellan individer. Några har investerat i nödsändare eller GPS-larm, men tekniska lösningar används i begränsad omfattning, ofta på grund av låg teknikkunskap eller tidsbrist.

Som nämndes tidigare sker transport i allt större utsträckning med svävare i insjöarna, vilket anses vara en klar förbättring ur säkerhetssynpunkt. Drönare används av vissa för att kontrollera isens kvalitet, men detta är ännu ovanligt.

6.3 FRAMTIDA ÅTGÄRDER OCH BEHOV

Det tydligaste behovet som framkommer i intervjuerna är anpassade säkerhetsutbildningar för isfiske, eftersom dagens kurser inte tar hänsyn till de specifika förhållandena. Yrkesfiskarna efterfrågar praktiska utbildningsmoment, som att ta sig upp ur en isvak med den utrustning man faktiskt använder.

När det gäller arbetsmiljö nämns behovet av bättre ergonomiska hjälpmedel, men många menar att isfisket är svårt att modernisera på grund av dess natur och de korta säsongerna. "När det gäller isfiske är det svårare, där är det bästa det gamla", säger en yrkesfiskare. Till skillnad från sommarfisket är möjligheterna till tekniska förbättringar inom isfisket begränsade. En stor del handlar om att säkerställa att befintliga hjälpmedel och säkerhetsutrustning används konsekvent, såsom flytoverall, isborrar och isdubbar.

Batteridrivna isborrar lyfts som en tydlig förbättring jämfört med manuella. Särskilt vid tjock is som i Bottenviken där isen kan vara upp till en meter, minskar de den fysiska belastningen avsevärt. Samtidigt har vissa påpekat att batteritiden inte alltid är tillräcklig. Flera uttrycker även en önskan om att alla yrkesfiskare ska använda nödsändare, men teknikkunnandet är generellt lite begränsat.

7 SLUTSATSER

Yrkesfiskares arbetsmiljö kännetecknas av både fysiska och psykosociala utmaningar. Arbetet sker ofta på begränsade ytor och innebär tunga lyft, klämrisker samt återkommande obekväma arbetsmoment, vilket ökar risken för belastningsskador. Därtill påverkas arbetsmiljön av hög arbetsbelastning, tuffa väderförhållanden, ekonomisk press och en upplevd tung administrativ börda. Samtidigt varierar upplevelsen av arbetsmiljön; vissa anser den vara god givet yrkets natur, medan andra ser tydlig förbättringspotential inom flera områden.

Vår analys av enkätsvar och intervjusvar har utgått från en segmentindelning eftersom förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika typer av yrkesfiske, exempelvis fartygsstorlek och redskap. Analysen visar vissa skillnader mellan olika fiskesegment, till exempel vilka fysiska risker som upplevs som vanligast och vilka faktorer som bidrar mest till stress i arbetet. Det är dock viktigt att betona att underlaget är begränsat och inte ger tillräckligt stöd för att dra säkra slutsatser. Även om vissa risker tydligt hänger samman med redskap och arbetsmetoder, kan variationen i arbetsmiljöupplevelser inte enbart förklaras av segmenttillhörighet. Individuella faktorer och lokala förhållanden spelar sannolikt en stor roll.

Tekniska hjälpmedel som elektroniska vinschar, kranar och nätdragare har under senare decennier bidragit till ökad säkerhet, bättre arbetsförhållanden ombord och mindre långsiktig belastning på kroppen. På mindre fartyg är dock möjligheterna till ytterligare tekniska förbättringar begränsade, främst på grund av platsbrist och höga kostnader. Inom isfisket är modernisering särskilt utmanande, på grund av dess natur och korta säsonger. Traditionella arbetssätt är därför ofta mest effektiva och säkra inom isfisket. De största riskerna är kopplade till isens kvalitet och väderförhållanden, och förbättringar handlar främst om praktiskt inriktad säkerhetsutbildning.

Mindre incidenter och skador är vanliga inom yrkesfisket, men dessa hanteras oftast direkt ombord och anmäls sällan. Säkerhetsutrustning finns oftast tillgänglig ombord på fartygen, men den används inte alltid, särskilt när det gäller flytväst och dödmansgrepp. Att säkerhetsutrustning inte används beror delvis på bekvämlighet, men också på en bristande säkerhetskultur inom yrket. Allvarliga olyckor däremot inträffar mer sällan. Statens haverikommissions utredningar av de allvarligaste olyckorna visar dock att flera av de mest allvarliga händelserna hade kunnat undvikas om befintlig säkerhetsutrustning, såsom flytväst och dödmansgrepp, hade använts. Detta pekar på att tekniska lösningar i sig inte räcker. Beteenden, attityder och säkerhetskultur spelar en avgörande roll.

I enkätsvar och under intervjuer med yrkesfiskare framträder också den psykosociala arbetsmiljön som en central fråga. Upplevd stress och press är återkommande problem i vardagen och uppkommer dels från ansträngande ekonomiska förutsättningar i yrket, dels från upplevd börda av mycket administration och att det är svårt att efterleva regelverk som upplevs som omfattande. Stress och press kan leda till riskbeteenden, exempelvis att man tar genvägar i arbetet. Samtidigt finns också en kultur där psykisk belastning sällan diskuteras öppet, vilket gör att problemen riskerar att förbli osynliga. Att yrkesfiske ofta är ett ensamarbete förstärker detta och pekar på ett behov av samverkan och gemensamma forum.

Sammantaget pekar analysen på två risktyper inom arbetsmiljö som behöver hanteras parallellt. Dels handlar det om sällsynta men mycket allvarliga händelser där konsekvent användning av säkerhetsutrustning är avgörande, dels vanliga, vardagliga risker som ger belastningsskador och slitage över tid och där tekniska hjälpmedel och ergonomi kan göra skillnad. Den röda tråden i såväl SHK:s rekommendationer efter allvarliga olyckor som i yrkesfiskarnas egna förslag är att det behövs bättre informationsspridning och utbildning på ämnet. Det som efterfrågas av yrkesfiskare är inte ytterligare regler och riktlinjer, utan i stället praktisk användbar vägledning som är tillämpbar i vardagen.

För att minska riskerna och förbättra arbetsmiljön krävs en kombination av tekniska åtgärder, utbildning och förändrade attityder till säkerhet. Samtidigt finns praktiska begränsningar att ta hänsyn till. Små fartyg har begränsat utrymme för tekniska installationer, och många fiskare har en pressad ekonomi som gör

investeringar svåra. Åtgärder behöver därför anpassas till de faktiska förutsättningarna så långt det är möjligt.

7.1 OMRÅDEN ATT ARBETA VIDARE MED

För att förbättra säkerheten och arbetsmiljön för yrkesfiskare har vi genom denna kartläggning, med insikter från yrkesverksamma fiskare, identifierat ett antal förbättringsområden.

För att förbättra arbetsmiljön krävs till stor del att yrkesfiskarna själva gör insatser för att öka sin kunskap om vilka risker som finns och anpassa sin utrustning och sina rutiner utefter det. Ett ökat fokus på både fysisk och psykosocial arbetsmiljö inom branschens befintliga samarbetsorgan kan leda till diskussion, kunskapsspridning och succesiva både stora och små förbättringar inom området. Därtill behöver också berörda myndigheter ha en god förståelse över branschens faktiska utmaningar och i vissa fall förbättra sina informationsinsatser.

Teknisk utrustning

Bättre teknisk utrustning och installationer skulle kunna förbättra yrkesfiskares fysiska arbetsmiljö och minska förslitningsskador. Teknisk utrustning handlar om kranar, lyfthjälpmiddel och automatiserade system för sortering och vägning som minskar fysisk belastning och sparar tid. De största hindren för att investera i detta är höga kostnader, små ekonomiska marginaler för egenföretagare och platsbrist på mindre fartyg. Dock finns investeringsstödmedel att söka från Jordbruksverket för denna typ av installationer. Yrkesfiskare önskar också gemensamma forum för att dela tips kring ny teknisk utrustning mellan varandra.

Säkerhet

Säkerheten kan stärkas genom bättre utrustning och tydligare vägledning. Användningen av flytvästar är ojämn. Dels på grund av dålig komfort, dels på grund av en kultur som gör att man inte alltid ser det som nödvändigt att bära flytväst. Det som lyfts allra mest i intervjuerna är behovet av funktionella, trådlösa dödmansgrepp. Dessutom efterfrågas en branschgemensam checklista över vilken säkerhetsutrustning som krävs. Att skapa rutiner för användning av säkerhetsutrustning kan på sikt bidra till att förändra säkerhetskulturen.

Utbildning och kompetens

Bland yrkesfiskare uttrycks önsknings om tillgång till mer utbildning inom flera arbetsmiljörelaterade områden. Om sådana utbildningar kan samordnas av fiskets organisationer kan fler fiskare ta del av dem. Vissa av dessa områden skulle kunna inkluderas i de redan obligatoriska säkerhetsutbildningarna. Några av områdena som det efterfrågats utbildningar inom är:

- Ergonomiutbildning och säkra lyfttekniker
- Första hjälpen och livräddning
- Säkerhetsutbildning för isfiske
- Psykosocial arbetsmiljö

Kultur och samverkan

Det behövs mer diskussion och gemensamma forum kring arbetsmiljöfrågor för att man ska kunna lära av varandras misstag och framgångar samt för kunskapsdelning. På så sätt kan man dra gemensamma lärdomar och utvecklas gemensamt framöver. Detta är särskilt viktigt eftersom branschen präglas av ensamarbete. Genom ökad diskussion om säkerhet och arbetsmiljö kan man nå en förändrad säkerhetskultur med fokus på riskmedvetenhet.

Stöd och vägledning från myndigheter

Flera yrkesfiskare efterfrågar en mer konstruktiv dialog med berörda myndigheter. Istället för fler regler efterfrågas en stödjande myndighetsroll som bygger på tydlig vägledning och att branschens praktiska erfarenhet tas tillvara. Konkret kan detta innebära att myndigheter bättre förklarar syftet med regler samt aktivt informerar om exempelvis tillsynsinsatser och om tillgängliga investeringsstöd. En sådan öppen dialog kan öka förståelsen för regelverk, skapa ökad acceptans och minska osäkerhet. Det kan i förlängningen reducera den psykosociala belastningen och bidra till en tryggare arbetsmiljö.

BILAGA 1 – LAGAR, FÖRORDNINGAR OCH FÖRESKRIFTER

Tabell 1. Relevanta lagar, förordningar och föreskrifter för arbetsmiljöskydd inom yrkesfiske

Lagar och förordningar (SFS)
SFS 1977:1160 Arbetsmiljölagen
SFS 1977:1166 Arbetsmiljöförordning
SFS 1982:673 Arbetstidslagen
SFS 1982:80 Lag om anställningsskydd (LAS)
SFS 2003:364 Fartygssäkerhetslag
SFS 2003:438 Fartygssäkerhetsförordning
SFS 1998:958 Lag om vilotid för sjömän
SFS 1979:377 Lag om registrering av båtar
SFS 2011:1533 Förordning om behörigheter för sjöpersonal
Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS)
TSFS 2009:2 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillsyn inom sjöfartsområdet
TSFS 2010:102 Transportstyrelsens föreskrifter om bemanning
TSFS 2011:2 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om navigationssäkerhet och navigationsutrustning
TSFS 2012:67 Transportstyrelsens föreskrifter om vakthållning
TSFS 2011:116 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning och behörigheter för sjöpersonal
TSFS 2017:26 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart
Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS)
AFS 2023:1 Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om systematiskt arbetsmiljöarbete – grundläggande skyldigheter för dig med arbetsgivaransvar
AFS 2023:2 Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om planering och organisering av arbetsmiljöarbete – grundläggande skyldigheter för dig med arbetsgivaransvar
AFS 2023:10 Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om risker i arbetsmiljön
AFS 2023:11 Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om arbetsutrustning och personlig skyddsutrustning – säker användning
AFS 2023:12 Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om utformning av arbetsplatser
AFS 2023:13 Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om risker vid vissa typer av arbeten
AFS 2023:14 Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön

BILAGA 2 – KARTLÄGGNING AV OLYCKOR

Tabell 2. Kartläggning av allvarliga olyckor som skett inom yrkesfisket under åren 2000–2024 och som utretts av Statens haverikommission – del 1 av 4

Rubrik	Datum	Plats	Fartyg längd (meter)	Olyckstyp	Förlopp kortfattat	Orsak	Dödligt utfall	Konsekvens personskador	Konsekvens fartyg
Sandström 495 – olycka med dödlig utgång på Hjälmarens	25/9 2024	Hjälmarens	4,95	Fall över bord	Fiskare åkte ut ensam för att vittja sina garn. Av okänd anledning föll han i vattnet. Båten körde vidare i cirklar tills bränslet tog slut. En räddningsinsats inleddes efter att båten observerats tom. Cirka fem timmar senare hittades fiskaren avliden på 6 meters djup, utan flytväst.	Orsaken till att fiskaren föll överbord är okänd. Händelsens utgång påverkades av att dödmanngreppet inte användes och att flythjälpmiddel saknades. Utredningen visar att mindre yrkesfartyg saknar krav på konstruktion och tillsyn, samt att det finns förebyggande hjälpmedel. Båten uppfyllde inte alla CE-krav och hade modifierats. Transportstyrelsens kontroll av CE-märkning har minskat.	Ja	En person omkommen	Inga
Mycket allvarlig sjöolycka med en fiskebåt utanför Nordersund, i Blekinge län	25/4 2021	Nordersund, Blekinge län. Hanöbukten	11,68	Brand ombord	Brand i motorrummet. Besättningen gjorde ett släckförsök som misslyckades. Besättningen evakuerades	Friktion i en eller flera slirande kilremmar i motorrummet ledde till överhettning och brand i tränredningen. Brandrisken hade inte beaktats tillräckligt. En systembrist är den begränsade tillsynen av fartyg med krav på egenkontroll i segmentet 5–15 meter.	Nej	Inga	Omfattande skador i motorrummet - fartyget skrotades
Allvarlig sjöolycka med en fiskebåt utanför Höne, Bohuslän	05/06 2020	Höne, Bohuslän	23,81	Grundstötning	Besättningsmännen slumrade till, strax därefter grundstötte fartyget	Bristande navigationsövervakning orsakades av sömnunderskott hos den vaktgående, som ensam bemannade nattvakten på grund av låg bemanning och beslut att lämna Skagen direkt utan vila. En systembrist är att arbets- och vilotid är oreglerad för egenanställda fiskare. Ekonomiska och konkurrensmässiga begränsningar försvårar dessutom ökad bemanning vid denna typ av fiske.	Nej	En besättningsman ådrog sig lättare skador (inga allvarliga skador)	Omfattande skrovskador under vattenlinjen
MARIE III - Grundstötning utanför Lysekil, Västra Götalands län	10/12 2018	Lysekil	11,97	Grundstötning	Båten kördes i en kortare men smalare farled än planerat, och giren inleddes för sent, vilket ledde till grundstötning. Besättningen kunde lämna båten oskadda.	Olyckan berodde på att kursändringen för att följa farleden gjordes för sent, till följd av bristande uppmärksamhet på navigationsinstrument och omgivning. Automatstyrning bidrog sannolikt till minskad uppmärksamhet och begränsade möjligheten till undanmanövrar jämfört med handstyrning.	Nej	Inga	Omfattande
Fiskefartyget IDUN - förlisning utanför Tjörn	25/02 2018	Tjörn	11,99	Förlisning/sjunkning	Befälhavaren upptäckte att vatten trängde in i det ena motorutrymmet. Vatteninträngningen fortsatte trots försök att låsa fartygets läns pump och med Sjöräddningssällskapets medhavda pumpar. Fartyget slog runt och sjönk.	Fartyget tog snabbt in vatten på grund av ett större hål i skrovet, orsakat av långvarig korrosion – troligen utlöst av en defekt elektrisk nivågivare. Vattnet trängde in via en otät rörgenomföring, vilket ledde till förlust av stabilitet och förlisning. Bidragande var avsaknaden av tillsynssystem för fartyg i denna storlek, vilket innebar att efterlevnad av föreskrifter inte kontrollerades.	Nej	Inga	Förlisning

Tabell 3. Kartläggning av allvarliga olyckor som skett inom yrkesfisket under åren 2000–2024 och som utretts av Statens haverikommission – del 2 av 4

Rubrik	Datum	Plats	Fartyg längd (meter)	Olyckstyp	Förlopp kortfattat	Orsak	Dödligt utfall	Konsekvens personskador	Konsekvens fartyg
RAGNA - förlisning väster om Öckerö	05/06 2017	Hönö, Västra Götalands län	10,36	Förlisning/ sjunkning	Efter roderhaveri bogserades fiskefartyget av Sjöräddningssällskapet, men kapsejsade kort därefter och besättningen hamnade i vattnet. Ingen bar flythjälpmedel. De blev nedkylda men fick inga fysiska skador.	Förlisningen berodde på otillräcklig stabilitet och ogynnsamma krafter vid bogsering i hårt väder. Drivankare användes inte, vilket kan ha bidragit. Bogsering krävdes efter ett roderhaveri orsakat av bristfällig montering och avsaknad av nödstyrning. Rodret hade troligen förstärkts, vilket ökade belastningen och kan ha lett till haveriet.	Nej	Nedkyld	Totalförlust
Förlisning av fiskefartyget PATRICIA II öster om Torhamns udde i Blekinge	28/05 2016	Torhamn, Blekinge	11,5	Förlisning/ sjunkning	Befälhavaren upptäckte vatteninträngning men hann inte larma innan han hamnade i vattnet. Han klamrade sig fast vid en plywoodskiva och räddades av Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikopter.	Den exakta olycksorsaken är oklar, men sannolikt förlorade fiskebåten stabiliteten på grund av vatteninträngning i skrovet och vatten över akterdäck. Bidragande var avsaknaden av tillsynssystem för fartyg i denna storlek, vilket innebar att sjösäkerhet och stabilitet inte kontrollerades.	Nej	Enda personen ombord blev kraftigt nedkyld	Förlisning
Brand ombord på fiskefartyget GULLBRIS utanför Lysekil	20/08 2015	Lysekil	11,84	Brand ombord	Besättningen upptäckte brand i maskinutrymmet och försökte släcka med pulversläckare. Räddningstjänsten släckte vid kaj, men branden blossade upp igen och fartyget fick allvarliga skador.	Branden orsakades sannolikt av upphettning och antändning av däcksvirke ovanför en bristfälligt isolerad del av avgasröret. Långvarig värme kan ha torkat ut virket, och bristande kylning och ventilation bidrog till att branden kunde blossa upp igen	Nej	Inga fysiska	Totalförlust
SARA - brand ombord - Resö hamn, Bohuslän	29/12 2014	Resö, Bohuslän	8,5	Brand ombord	Innan fisket kontrollerade befälhavaren värmekaminen och drog rensnålen några gånger. Efter att ha startat motorn och återvänt ombord cirka tio minuter senare upptäckte han att styrhytten var rökfylld. Branden gick inte att släcka och räddningstjänsten larmades.	Brandens sannolika orsak var oljeläckage vid en O- ring, där oljan eller dess gas antändes av en varm värmekamin. Den snabba övertändningen förvärrades av att en gummislang till bränstledningen brann av, vilket gjorde att 60 liter diesel rann in i eldhärden.	Nej	Inga	Totalförlust

Tabell 4. Kartläggning av allvarliga olyckor som skett inom yrkesfisket under åren 2000–2024 och som utretts av Statens haverikommission – del 3 av 4

Rubrik	Datum	Plats	Fartyg längd (meter)	Olyckstyp	Förlopp kortfattat	Orsak	Dödligt utfall	Konsekvens personskador	Konsekvens fartyg
Allvarlig sjöolycka i Hjälmarens	22/06 2014	Hjälmarens	5,9	Fall över bord	En öppen aluminiumbåt som användes för yrkesmässigt fiske i Hjälmarens påträffades med motorn igång utan några personer ombord. En större räddningsinsats inleddes och sedermera påträffades de två fiskare som använt båten omkomna	En trolig orsak till att de föll överbord var att en plastback blåste mot föraren, som släppte rorkulten, vilket fick båten att kränga. Båten var CE-märkt för styrpulpet, denna information försvann mellan konstruktör och köpare och båten fick en 100 hk motor med rorkult – bedömt som olämpligt. Ingen säkerhetsutrustning användes. Utredningen visar även begränsade resurser hos tillsynsmyndigheten och kommunikationsproblem vid räddningsinsatsen.	Ja	Två omkomna	Begränsade skador på propeller och skrov
Förlisning av fiskefartyget SOLVÅG AV GLOMMEN vid Skagen	08/12 2013	Skagen	20,7	Grund- stötning	Vind ökade och fartyg fick avdrift norrut vilket inte uppmärksammades. Fartyget gick på grund.	Grundstötningen inträffade på grund av att tillräcklig uppmärksamhet inte ägnades åt navigationsrelaterade arbetsuppgifter vilket medförde att fartygets kurs och position inte följdes. Bidragande var otillräckliga bryggrutiner och avsaknad av utlik.	Nej	Mindre blessyrer	Total förlust
Förlisning av fiskefartyget RANDI i Hanöbukten	25/08 2013	Hanöbukten	10,8	Förlisning/ sjunkning	Befälhavaren upptäckte vatteninträngning. Strömmen bröts när vattnet steg över generatoren. Den drivande båten hittades sent på kvällen och befälhavaren kunde räddas innan båten sjönk.	Vatteninträngningen berodde sannolikt på läckage i propellerhylsan, i kombination med andra skador som en trasig kylvattenslang. Befälhavarens ovana vid båten bidrog troligen till att felet inte upptäcktes i tid. En bidragande faktor var avsaknaden av ett fungerande tillsynssystem, vilket gjorde att fartygets brister inte uppmärksammades.	Nej	Inga	Totalförlust
Mycket allvarlig sjöolycka med fiskebåten GELIA (SFC-7323) utanför Långskäret	15/06 2013	Långskäret, Västerbotte ns län	5,4	Förlisning/ sjunkning	Under utläggning av laxfiske, skedde vatteninträngning i den öppna styrpulpetsbåten via självlänsålen eller över akterspegeln. Båda besättningsmännen hamnade i vattnet, en av dem omkom.	Olyckan orsakades av att förhöjd risk för vatteninträngning, på grund av lågt flytläge i aktern, inte beaktades vid utläggning och åtgärdande (då de fastnade i motorn) av laxnät. Den tragiska utgången förvärrades av brist på larmmöjligheter, flythjälpmiddel och att den omkomne inte var simkunnig.	Ja	En person omkom. En person klarade sig	Förlisning
DANA - brand med åtföljande övergivande av fartyg i sjön - utanför Lomma	13/06 2013	Lomma, Skåne län	8,25	Brand ombord	Befälhavaren märkte att hydraulikproblemen förvärrades då oljan blev extremt varm och vatten förångades på slangar och rör. Vid handupptagning av garn upptäckte han brand i motorutrymmet, försökte släcka och kalla på hjälp utan att få svar. Han hoppade i vattnet med livboj och simmade 300 meter mot land.	Ett fel i hydraulsystemet ledde sannolikt till temperaturstegring, vilket smälte isoleringen på elkablar fästa vid hydraulslangar och orsakade gnistor som startade branden. Fartyget uppfyllde inte konstruktionskrav, bland annat för elkabeldragning, vilket inte upptäcktes på grund av bristande tillsyn för fartyg i denna storlek.	Nej	Inga	Brandskador i motorutrymme

Tabell 5. Kartläggning av allvarliga olyckor som skett inom yrkesfisket under åren 2000–2024 och som utretts av Statens haverikommission – del 4 av 4

Rubrik	Datum	Plats	Fartyg längd (meter)	Olyckstyp	Förlopp kortfattat	Orsak	Dödligt utfall	Konsekvens personskador	Konsekvens fartyg
Förlisning av fiskefartyget HAVET väster om Ursholmen i Kosterarkipelagen	12/07 2012	Ursholmen, Koster- arkipelagen, Västra Götalands län	9,8	Förlisning/ sjunkning	Befälhavaren var ensam ute och trålfiskade kräftor. Fiskefartyget återfanns på havsbotten efter att sökinsatser inletts. Ca 3 veckor senare återfanns befälhavaren omkommen utanför Stavanger, Norge.	Den exakta olycksorsaken är oklar, men fartyget förlorade sannolikt stabiliteten och kantrade på grund av sneddragning eller fastnat trål i kombination med strömkrafter. Det snabba förloppet gav begränsad möjlighet att larma eller använda livräddningsutrustning. Försenat larm till JRCC med nio timmar minskade överlevnadschanserna.	Ja	Person omkommen	Totalförlust
Kollision mellan bulkfartyget Golden Trader och fiskefartyget VIDAR utanför danska västkusten	10/09 2011	Nordsjön	37,81 (fiske- fartyget)	Kollision	Bulkfartyget Golden Trader kolliderade med ett belgiskt fiskefartyg i Nordsjön. Styrmannen hade observerat fiskefartyget på radar men hävdade att han inte kunde gira styrbord på grund av andra närliggande fiskefartyg.	De omedelbara orsakerna till kollisionen har fastställts till att vara oriktig tolkning på Golden Trader av den kommande närsituationen och potentiella brister i vakthållningsrutinerna på fiskefartyget Vidar	Nej	Inga	Strukturella
Kollision mellan fiskefartygen GG 149 KENYA och VY 55 LISTER i södra Östersjön	28/01 2004	Syd om Öland, sydöstra Östersjön	Lister: 14,77 Kenya: 30,76	Kollision	Dålig sikt i snöbyar gjorde att Kenya först bedömde att ingen kollisionsrisk fanns med Lister, som upptäcktes på radar. När kollisionen blev uppenbar försökte Kenya väja, men det var för sent – Lister körde in i Kenyas sida. Två från Listers besättning tog sig över till Kenya, men en föll i vattnet. som fortfarande hade motorn igång, oavsiktligt återvände mot Kenya, klämdes den nödställda mellan fartygen och sjönk, livlös	Kollisionen orsakades av att Lister inte väjde och att Kenyas undanmanöver inte räckte för att förhindra kollisionen. En besättningsman föll i vattnet efter ett ordnat övergivande, och klämdes mellan fartygen då maskineriet lämnades igång. Bidragande var bristande bemanning i styrhytten på båda fartygen.	Ja	En person saknad, sannolikt drunknad. Ingen av de övriga fem fick några skador	Lister: förlist. Kenya: mindre plåtskador och avskavd färg
Olycka med fiskebåten VY 45 DROTT sydväst Stora Karlsö	11/01 2003	Stora Karlsö	9,15	Förlisning/ sjunkning	Ombord fanns ägaren och en fiskare. Vädret var lugnt på morgonen men blev hårt under dagen. När båten inte återvände som planerat larmades sjöräddningen, men båten hittades först sjunken natten mellan 22 och 23 januari. Ägaren påträffades på botten nära båten, den andre fiskaren har inte återfunnits.	SHK har inte kunnat fastställa olycksorsaken, men möjliga scenarier är nedisning, nät i propellern, motorhaveri eller kollision. Att livflotten saknade hydrostat bedöms inte ha påverkat räddningsmöjligheten. En allvarlig risk var att lastluckan saknade skalkning, vilket sannolikt bidrog till olyckan – med tät lucka hade båten troligen fortsatt att flyta vid överspolning.	Ja	En person omkommen, en saknad	Totalförlust

BILAGA 3 – INTERVJUGUIDE

Inledande frågor

1. Kan du berätta lite om dig själv och din bakgrund som yrkesfiskare?
 - a. Hur länge har du arbetat inom yrkesfisket?
 - b. Vilken typ av fiske bedriver du (pelagiskt/demersalt)?
 - c. Vad för typ av fiskeredskap använder du mest? (trålfiske, snurrevadsfiske, garnfiske, långrevsfiske, tinor och burar, notfiske)
 - d. Äger du ditt fartyg själv eller ägs det av din arbetsgivare/där du är anställd?
 - e. Hur stort är fartyget och hur många jobbar ombord?
 - f. I vilket geografiskt område fiskar du främst?
2. Hur ser en typisk arbetsdag ut för dig?
 - a. Vilka är de vanligaste arbetsmomenten du utför?
 - b. Hur långa är dina arbetsdagar?
 - c. Hur varierar arbetet beroende på säsong?
 - d. Gör du riskbedömning utifrån väderlek om arbetet går att utföra vid varje tillfälle?

Regelefterlevnad

3. Tycker du/ni att lagar och föreskrifter om arbetsmiljö för yrkesfiskare är tydliga?
 - a. Tycker du att det finns förutsättningar att leva upp till reglerna? Varför/varför inte?

Arbetsmiljörisker i ditt arbete

4. Finns det situationer, eller känner du till situationer, där du eller någon annan känt sig särskilt utsatt för olyckor eller skador? Vilka?
5. Har du varit med om några olyckor eller tillbud? Vad hände?
 - a. Anmälde du olyckan? Varför/varför inte?
 - b. Går dessa incidenter att undvika eller förebygga tror du?
 - c. Brukar olyckor generellt anmälas?
6. Upplever du stress i ditt arbete? I så fall, vad orsakar den?
 - a. Hur påverkar arbetstider och arbetsbelastning din hälsa och ditt välmående?
 - b. Har dessa faktorer någon gång lett till arbetsmiljörisker/olyckor? Förklara gärna på vilket sätt.
7. Vilka är generellt de vanligast förekommande arbetsmiljöriskerna/arbetsolyckorna?
 - a. Skiljer sig olyckorna åt beroende på fartygsstorlek?
 - b. Geografiska områden?
 - c. Något annat?
 - d. Hur påverkas arbetsmiljön av väder och säsong?

Förebyggande åtgärder

8. Vad görs för att förebygga åtgärder för att minska arbetsplatsolyckor inom yrkesfisket?

- a. Finns det några åtgärder eller rutiner som fungerar bättre än andra?
- 9. Vad skulle du vilja förbättra för att göra arbetsmiljön bättre?
- 10. Vilka hinder finns det för att införa förbättringar?

Teknik

- 11. Finns det teknisk utrustning som har förbättrat din arbetsmiljö?
- 12. Vad skulle du vilja se för tekniska lösningar i framtiden?
 - a. Vilka typer av teknikföretag kan installera dessa?
 - b. Är det möjligt/rimligt för alla att uppdatera sin utrustning och använda sig av bästa möjliga teknik? Varför/Varför inte?

Övrigt

- 13. Finns det något mer du vill tillägga om arbetsmiljön inom yrkesfisket?
- 14. Något övrigt vi inte tagit upp, medskick?

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP

WSP Sverige AB

Org. nr:556057-4880

wsp.com

