

CHALMERS



Evakuering av funktionshindrade personer från fartyg

Evacuation of disabled persons from ships

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet.

Johnny Andersson & Konstantinos Koutsouvaloglou

Institutionen för Sjöfart och marin teknik
Sjökaptensprogrammet
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2012
Examensarbete nr: SK-12/114

Förord

Under de senare åren har tillgänglighetsförutsättningarna förbättrats för funktionshindrade i både lokaler och transportmedel. Möjligheten att resa, för personer med funktionsnedsättning, är inte längre lika begränsat på samma sätt som förr i tiden. Men vad händer med funktionshindrade passagerare i en nödsituation och en eventuell evakuering?

Vi har valt att titta närmare på denna fråga och mer specifikt på vad som gäller för funktionshindrade passagerare till sjöss eftersom sjötransporter hör till vårt framtida yrkesområde. Under arbetets gång har vi pratat med ett antal funktionshindrade personer till vilka vi vill rikta ett varmt tack för att de delade sina åsikter med oss. Tack till personal på de rederier som svarat på våra frågor med stort intresse. Utan hjälp från alla nämnda hade vårt arbete inte fått ett trovärdigt resultat.

Till vår handledare på Chalmers som har stöttat oss igenom hela arbetets gång, säger vi varmt tack!

Göteborg, december 2012

Sammanfattning

Att alla människor skall ha samma rättigheter och värde förklarades redan år 1948 av Förenade Nationerna. Idag finns det en mängd aktörer som arbetar för ett mer jämlikt samhälle och detta är av stor betydelse inte minst för personer med olika funktionsnedsättningar. Denna rapport granskar om samma möjligheter erbjuds för funktionshindrade, som för icke funktionshindrade vid en utrymningsituation från fartyg.

Rapporten baseras på intervjuer och observationer som gjorts med fyra passagerarrederier, intervjuer med funktionshindrade samt på uppgifter som tillhandahållits genom kontakt med företag och organisationer som haft anknytning till rapportens ämne. Även lagar och regelverk användes som fundament till denna rapport.

En av rapportens mål är att få fartygsbranschen att uppmärksamma funktionshindrades olika förutsättningar vid en evakuering. I rapporten presenteras även förslag om hjälpmedel som kan användas för att undanröja eventuella hinder som kan uppstå vid evakuering av funktionshindrade på fartyg.

Rapportens resultat visar att funktionshindrade resenärer anser att information som förklarar de rådande förhållandena vid en eventuell nödsituation bör tillhandahållas i olika format så att alla kan ta del av den. Rapportens resultat visar även att det är av största vikt att fartygsbesättningen har fått lämpligt utbildning och att den övar på situationer som även innefattar utrymning av funktionshindrade.

Analys av resultaten i denna rapport ledde till slutsatsen, att evakueringsvillkoren för funktionshindrade personer varierar beroende på typerna av fartyg. En större hänsyn till funktionshindrade resenärer visas på de fartygen som transporterar mer frekvent eller större grupper av denna passagerarkategori. Områden för förbättringsåtgärder som kan öka trygghetskänslan bland både funktionshindrade resenärer och fartygets besättning som hanterar evakueringen fanns dock att hitta på alla typer av passagerarfartyg.

Abstract

United Nations declared as early as 1948 that all people should have the same rights and value. Today, there are a variety of actors working for a more equal society and this is of great importance, not least for people with various disabilities. This report examines whether the same conditions are offered for disabled as for non-disabled people at an evacuation situation on ships.

The report is based on interviews and observations made with four passenger carriers, interviews with disabled as well as on information provided by contact with companies and organisations which are linked to the report's topic. Laws and regulations were also used as foundation to this report.

One of this report's goals is to increase the attention of passenger ships operators of the different needs that people with disabilities might have in an evacuation. At the end of this report are proposals presented for technical aids that can be used in order to overcome any obstacles that may arise during the evacuation of disabled people on the ship.

Of the findings in this report, it appears that clear information about the prevailing conditions during a potential emergency is very important for disabled passengers. The report's results also show that it is essential that the crew has received appropriate training and that it practices with drills which also include the evacuation of disabled people.

From the analysis of the findings in this report, it was concluded that the evacuation conditions for disabled people varies depending on the types of vessels. A greater focus at the needs of disabled travelers was observed on ships carrying more frequent or larger groups of this category of passengers. However, areas for improvements that could increase the sense of safety among both disabled passengers and the crew who handle the evacuation, there were to be found on all types of passenger vessels.

Innehållsförteckning

Förord.....	I
Sammanfattning.....	II
Abstract.....	III
Förkortningar.....	1
1 Inledning.....	2
1.1 Definition av termerna funktionshinder och funktionsnedsättning	2
1.2 Bakgrund.....	3
1.2.1 Funktionshindrade i samhället.....	3
1.2.2 Sjötransport och funktionshindrade	3
1.3 Syfte och mål	4
1.4 Målgrupp.....	4
1.5 Problem/uppgift.....	4
1.6 Rapportens disposition.....	4
2 Teoretisk referensram.....	5
2.1 FN.....	6
2.2 EU.....	6
2.3 IMO	6
2.4 Sjöfartsverket	7
2.5 HANDIAMI-projektet	8
2.6 Olika typer av funktionsnedsättningar och funktionshinder	9
3 Metod/Genomförande	9
3.1 Litteratur	9
3.2 Intervjuer, fältstudier och övriga informationskällor.....	10
3.2.1 Intervjuer	10
3.2.2 Fältstudier.....	10
3.2.3 Övriga informationskällor	11
3.3 Avgränsningar	11
4 Resultat.....	11
4.1 Personer med olika funktionsnedsättningar	12
4.1.1 Dövas åsikter om situationen.....	12
4.1.2 Rörelsehindrades åsikter om situationen.....	12
4.1.3 Blindas åsikter om situationen.....	13
4.2 Personalen ombord	14

4.3	Skillnader mellan nya och äldre fartyg	14
4.4	Tillgänglig information för funktionshindrade.....	15
4.5	Bokningens roll	15
4.6	Utbildning av personal.....	16
4.7	Möjliga hjälpmedel på fartygen	16
4.7.1	Hjälpmedel för hörselskadade	16
4.7.2	Hjälpmedel för synskadade	17
4.7.3	Hjälpmedel för rörelsehindrade	17
4.8	Andra transportmedel	18
4.8.1	Lufttransport av passagerare med speciella behov	18
4.8.2	Tågtransport av passagerare med speciella behov	18
5	Diskussion	19
5.1	Studiens trovärdighet	19
5.2	Metoderna som använts	19
5.3	Funktionshindrades reflektioner	19
5.4	Förutsättningar på fartyg	20
5.5	Jämförelsen med tåg och flyg.....	21
6	Slutsatser	22
6.1	Rekommendation till framtida forskning	22
	Referenslista	23
	Bilaga 1	25
	Bilaga 2	26
	Bilaga 2 (forts.).....	27
	Bilaga 3	28
	Bilaga 4	29
	Bilaga 5	30
	Bilaga 6	31
	Bilaga 7	32

Förkortningar

Ds	Departementsserien
EG	Europeiska gemenskapen
EU	Europeiska unionen
FN	Förenta nationerna
Handisam	Myndighet som samordnar funktionshinderspolitiken.
IMO	International Maritime Organization
MSC	Maritime Safety Committee
Prop.	Regeringens Proposition
Ro-Pax fartyg	Fartyg för transport av både passagerare och fordon
SOLAS	Safety of Life at Sea
STW	Standards of Training and Watchkeeping (IMO underkomitée)
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
SFS	Svensk författningssamling
SJÖFS	Sjöfartsverkets författningssamling
SÖ	Sveriges internationella överenskommelser

1 Inledning

Bland de olika transportmedel som erbjuds världens resenärer är passagerarfartyg det självklara valet för resor till sjöss. Enligt Europaparlamentets och Rådets förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar (EU-förordning , 1177/2010/EG), ska möjligheten att resa till sjöss ges till alla resenärer som väljer detta sätt att resa. I samma förordning föreskrivs vidare att transportörerna bör fastställa tillgänglighets villkor som säkerställer att den möjligheten erbjuds. Sjötransportörerna bör också enligt svensk sjölag se till att *”passageraren befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten”* (SFS, kap. 15, §4, 1994:1009).

Med hänsyn till det som beskrivs ovan och med stöd av FN:s allmänna förklaring (Ds, 2008:23) om att alla människor har rätt till liv och personlig säkerhet, granskas i detta arbete de evakueringsmöjligheter som erbjuds på passagerarfartyg till resenärer med någon typ av funktionsnedsättning.

1.1 Definition av termerna funktionshinder och funktionsnedsättning

För att undvika en eventuell begreppsförvirring mellan termerna funktionsnedsättning och funktionshinder, ansågs det nödvändigt att presentera ett förtydligande i detta avsnitt eftersom dessa termer kommer att användas i stor utsträckning vidare i denna rapport.

Socialstyrelsens terminologiråd beslutade år 2007 att termen funktionshinder inte bör betraktas som en synonym till termen funktionsnedsättning (Socialstyrelsen, u.d.). Funktionsnedsättning definieras enligt terminologirådet, som:

”nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga som kan uppstå till följd av sjukdom eller annat tillstånd eller till följd av en medfödd eller förvärvad skada”.

Funktionshinder däremot definieras som:

”begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen och handlar framförallt om bristande tillgänglighet i omgivningen”.

Terminologirådet har vidare resonerat att *”en person har inte ett funktionshinder utan hindret uppstår i förhållande till omgivningen. Frasen ’personer med funktionsnedsättning’ bör användas vid avgränsning och benämning av personer eller grupper”.*

Med etablerad förståelse till terminologirådets resonemang, har av enkelhetsskäl, termen funktionshindrade valts att användas i detta arbete vid benämning av personer eller grupper med någon typ av funktionsnedsättning.

1.2 Bakgrund

1.2.1 Funktionshindrade i samhället

Funktionshindrade har alltid varit en del av samhället runt om i världen (Eriksson, 1993). Att vara funktionshindrad var emellertid något som ansågs vara avvikande och personer med någon typ av funktionsnedsättning fick inte ta plats och utmärka sig på något sätt (prop. 1999/2000:79). Samhällets värderingar om vad som anses vara normalt eller inte samt synen på funktionshindrade personer har förändrats.

Något som blir alltmer uppenbart i takt med den kulturella utvecklingen är att frågor beträffande samhällets tillgänglighet bör utredas, för att personer med funktionsnedsättning skall kunna vara likvärdiga medlemmar i samhället (Ds 2008:23). Tillgänglighet inom kollektivtrafik är en sådan fråga och efter internationella, nationella samt regionala uppmaningar har en förbättringsprocess för funktionshindrades tillgänglighet inom detta område inletts.

1.2.2 Sjötransport och funktionshindrade

Inom sjötransport finns en rad förordningar, regler och föreskrifter som reglerar förbättringsprocessen för funktionshindrades tillgänglighet inom detta område. På internationell nivå utmärker sig EU:s roll i denna process genom en utfärdad EU-förordning som beskriver passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar (EU-förordning 1177/2010/EG), där det bland annat uttalas att funktionshindrade:

(...)bör ha möjlighet att utnyttja passagerartransporter och kryssningar som är jämförbara med andra medborgares möjligheter.

I ett tidigare utfärdat EU-direktiv uttrycks en oro, orsakad av sjöolyckorna med passagerarfartyg, som resulterat i omfattande förluster av människoliv och i det direktivet betonas vikten av att:

(...)resenärer som färdas med passagerarfartyg har rätt att vänta sig och kunna lita på att säkerhetsnivån ombord är tillräcklig (EU-direktiv 2009/45/EG).

I en bilaga III tillhörande detta direktiv ges dessutom riktlinjer för vilka säkerhetskrav som ska uppfyllas på passagerarfartyg när det gäller personer med nedsatt rörlighet.

Vid tillämpningen av riktlinjerna i denna bilaga uppmanas medlemsstaterna att följa den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) cirkulär MSC/735 från 1996 som ger rekommendationer om konstruktion och drift av passagerarfartyg för att möta behoven hos äldre och funktionshindrade personer (IMO MSC/ circ.735, 1996).

Säkerhetsaspekten har dock alltid varit i fokus inom sjöfarten och frågan om behov för sjötransportens omformering med hänsyn till funktionshindrade resenärer, har lyfts sedan länge av den internationella sjöfartsorganisationen IMO, som är ett FN organ direkt kopplade till sjöfart. Förändringar inom sjötransport för att möta funktionshindrades behov har identifierats av IMO inte bara i fartygets konstruktion utan också i de befintliga minimikraven för ombordpersonalens säkerhetsutbildning. Fartygsdesign och besättningens utbildning är dessutom två parametrar som påverkar resultatet av en evakuering, om resultat skall bli

framgångsrikt krävs en optimerad samordning av dessa två parametrar (Rutgersson et al, 2003).

1.3 Syfte och mål

Denna rapportens huvudsyfte är att undersöka hur de rådande förutsättningarna för evakuering av funktionshindrade ser ut på fartyg. Rapportens delmål är att identifiera potentiella svårigheter som kan uppstå vid en nödsituation då funktionshindrade resenärer med olika typer av funktionsnedsättning finns ombord. Därtill avser denna rapport att undersöka vad det finns för möjliga hjälpmedel som kan användas för att undanröja eventuella hinder som kan uppstå vid evakuering av funktionshindrade på fartyg.

1.4 Målgrupp

Denna rapport ämnar även fästa sjötransportörernas uppmärksamhet på en passagerarkategori som kan behöva extra hjälp vid en nödsituation, så att den tas i beaktande vid framställning av planer för nödsituationer.

1.5 Problem/uppgift

För att uppfylla rapportens syfte struktureras arbetet upp genom att analysera huvudfrågan i flera underformuleringar.

Huvudfrågan för denna rapport är:

- Hur ser de rådande evakueringsförutsättningar för funktionshindrade ut från fartyg?

Underformuleringar:

- Hur fungerar evakueringen av funktionshindrade med hänsyn till utformningen av fartygens säkerhetsorganisation?
- Hur upplevs de evakueringsförutsättningar som erbjuds på fartyg av funktionshindrade resenärer?
- Hur kan egenheterna hos olika funktionsnedsättningar påverka evakueringsprocessen?
- Vilka möjligheter finns för att förbättra eller underlätta omhändertagande av funktionshindrade vid evakuering av fartyg?
- Vad finns det för skillnader mellan nya och äldre fartyg som visar hur deras konstruktion och utformning utvecklats med hänsyn till passagerare med funktionsnedsättning?

1.6 Rapportens disposition

För att läsaren lättare kan följa rapportens arbetsgång har den strukturerats på följande sätt:

Kapitel 2 – Teoretisk referensram

Först i detta kapitel presenteras ett antal officiella yttrande beträffande kraven om sjötransportanpassning för att möta behoven hos funktionshindrade resenärer. Sedan följer en beskrivning om ett projekt som tidigare behandlat frågor om funktionshindrades tillgänglighet till evakueringsutrustningen på fartyg. Till sist, förklaras kort de olika typerna av funktionsnedsättningar.

Kapitel 3 – Metod/Genomförande

Här beskrivs de olika metoder samt tillvägagångssätt som utnyttjades för insamlingen av materialet som användes till denna rapports sammanställning.

Kapitel 4 – Resultat

I avsnitt 4.1 redogörs resultaten av intervjuerna med funktionshindrade personer. Vidare i avsnitt 4.2, redovisas resultaten av intervjuerna med ombordpersonalen. I avsnitt 4.3 beskrivs konstruktionsskillnaderna mellan nya och äldre fartyg i förhållande till deras anpassning för att möta behoven hos funktionshindrade. Varför är den tillgängliga informationen viktig för en säker vistelse ombord och även hur bokningen hanterar information om funktionshindrade resenärer är det som beskrivs vidare i avsnitt 4.4 respektive avsnitt 4.5. Slutligen, möjliga hjälpmedel som kan användas för att övervinna eventuella svårigheter, som kan uppstå vid evakuering av funktionshindrade, presenteras i avsnitt 4.7 och en kort beskrivning om hur funktionshindrade resenärer bemöts av tåg- och flygtransport ges i kapitlets sista avsnitt 4.8.

Kapitel 5 – Diskussion

En diskussion om studiens resultat samt om rapportens trovärdighet är vad som presenteras i detta kapitel.

Kapitel 6 – Slutsatser

I rapportens sista kapitel besvaras frågeställningar som tidigare redovisats i avsnitt 1.4 av inledningskapitlet.

2 Teoretisk referensram

Det finns en mängd litteratur som belyser ämnesområdet som innefattar funktionshindrade och tillgänglighet i olika miljöer. Den teoretiska referensramen som denna rapport rörde sig inom för att behandla ämnet så som det beskrivs av rapportens titel, omfattar fyra specifika områden:

- Fartygskonstruktion
- Kommunikationsteknik
- Passagerarprofiler
- Besättningens säkerhetsutbildning

Denna ram valdes utifrån antagandet att sambanden mellan dessa områden är av stor betydelse för en framgångsrik evakuering (Pourzanjani et al, 2004).

2.1 FN

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning från 2006 undertecknades av den svenska regeringen den 30 mars 2007 och ratificerades den 4 december 2008. Konventionen och protokollet trädde i kraft den 3 maj 2008 och för Sverige trädde de i kraft den 14 januari 2009 (SÖ 2008:26). I konventionens artikel 9 punkt 1, förklaras att ”konventionsstaterna ska vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor som andra” till bland annat transporter. I samma artikel förklaras vidare att ”dessa åtgärder som ska innefatta identifiering och undanröjande av hinder och barriärer mot tillgänglighet” och ska bland annat gälla transportmedel och service i nödsituationer.

2.2 EU

Vad som ska särskild gälla för funktionshindrade passagerare till sjöss påträffades i Europaparlamentets och Rådets förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar (EU-förordning 1177/2010/EG). Det som sammanfattningsvis beskrivs i förordningens punkt 4 samt punkt 6 -7 och 9 är att:

(4) (...) personer med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet, (...), bör ha möjlighet att utnyttja passagerartransporter och kryssningar som är jämförbara med andra medborgares möjligheter”.

(6) (...) Dessa personer (funktionshindrade) bör accepteras för transport och inte vägras transport, utom när detta är motiverat av säkerhetsskäl och när det fastslås av behöriga myndigheter.(...)

(7) (...). Transportörerna bör ta hänsyn till sådana (funktionshindrades) behov när de fattar beslut om utformning av nya passagerarfartyg eller reovering av passagerarfartyg(...).

(9) När transportörer organiserar assistansen till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet samt utbildningen av sin personal bör (...) beakta relevanta bestämmelser i den internationella konventionen och koden om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning samt rekommendationen från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) om handikappanpassning av passagerarfartyg för att tillgodose behoven hos äldre personer och personer med funktionshinder.

Artikel 14 beskriver vidare i förordningen vad som ska införas av transportörerna och terminaloperatörerna i deras personals utbildning för att kunna assistera funktionshindrade i olika situationer. Till sist kompletteras förordningen av ett antal bilagor där det förtecknas åtgärder som måste vidtas angående assistans i hamnar (bilaga II), ombord (bilaga III) samt vad som ska ingå i personalens utbildning (bilaga IV).

2.3 IMO

Den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är ett FN organ med lång tradition angående reglering av säkerhetsfrågor inom sjöfart. IMO erkänner behovet för nödvändiga förändringar

inom sjötransportbranschen så att behoven av funktionshindrade resenärer kan mötas. Av den anledningen sammanställdes en lista, av IMO:s underkommitté Maritime Safety Committee (MSC), med rekommendationer om passagerarfartygens konstruktion och drift, så att de svarar mot äldre och funktionshindrade personers behov (IMO MSC/circ. 735). I den listan ges detaljerade rekommendationer beträffande bland annat följande punkter:

- Allmän information innan ombordstigningen
- Tillgång till terminalen
- Tillgång till fartyg
- Utformning av allmänna utrymmen
- Placering av funktionshindradanpassade hytter
- Möjlighet att ta del av allmän information ombord
- Besättningens utbildning

Det som måste noteras här är att förändringar inom de områden som de nämnda punkter beskriver inte är tvingande, utan ska endast ses som rekommenderade vad det beträffar fartygskonstruktion. Anledningen till detta är att för vissa fartygskategorier kan stora förändringar i sin konstruktion vara teknisk olämpliga eller ekonomiskt ogenomförbara (EU-direktiv, 2009/45/EG).

Däremot vad det gäller besättningens utbildning finns det obligatoriska minimikrav, och dem beskrivs utförligt i STCW-koden. I den koden anges normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning och antogs av den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom den internationella STCW konventionen år 1978 (IMO STCW/2010). Enligt STCW-koden, kapitel V sektion A-V/2, skall alla besättningsmedlemmar ha förmågan att hjälpa passagerare till samlings- och embarkeringsstationerna och lämpliga metoder för evakuering av personer med funktionshinder skall finnas.

Evakueringsmetoder ska skapas enligt de riktlinjer för evakuerings analyser som finns angivna i IMO:s MSC.1/Circ.1238 från den 13 oktober 2007. Dessa riktlinjer avses användas på nya ro-ro-passagerarfartyg samt nya och existerande passagerarfartyg andra än ro-ro-passagerarfartyg i enlighet med SOLAS regel II-2/28–1.3 och förordning II-2/13.7.4 (IMO SOLAS/2009). I samma cirkulation uppmanas medlemsländernas regeringar att ta riktlinjerna till uppmärksamhet av alla berörda, och i synnerhet uppmana dem att genomföra evakuerings analyser med hjälp av dessa riktlinjer. IMO erkänner att komplexiteten hos fartygen ökar (genom blandning av passagerar-typer, typ av boende, antal däck och antal trappor), och därför rekommenderar att analyserna ska utföras med visad hänsyn till detta (MSC.1/Circ.1238).

2.4 Sjöfartsverket

På nationell nivå har även Sjöfartsverket utfärdat en föreskrift om anpassningen av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionsnedsättningar, som ska tillämpas på nya passagerarfartyg samt på äldre passagerarfartyg som byggs om (SJÖFS 2004:25). I en bilaga tillhörande förordningen, föreskrivs det som ska beaktas angående fartygets tillgänglighet, skyltar, kommunikation av meddelanden, larm samt ytterligare krav för att garantera rörligheten inne i fartyget. Mer specifika bestämmelser om utformningen av fartygets inredning finns i ytterligare en tillhörande bilaga.

För att underlätta tolkningen av Sjöfartsverkets föreskrift SJÖFS 2004:25 skapades även en handbok av Sjöfartsverket, som innehåller rekommendationer och förslag om möjliga lösningar, angående anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till funktionshindrade personer (Transportstyrelsen, 2010).

2.5 HANDIAMI-projektet

Handiami är ett projekt som finansierades av Europeiska kommissionen inom ramen av det 4:e programmet - Transport Forskning och Teknisk Utveckling (Pourzanjani, et al., 2004). Projektet utfördes över stora delar av Europa och engagerade många parter inom sjöfart i sitt utförande. Syftet med projektet var att undersöka alla relevanta aspekter av frågor relaterade till funktionshindrade, samt söka synpunkter från enskilda personer och organisationer med avseende på passagerarnas och anställdas behov inom sjöfartssektorn.

I projektet behandlades bland annat frågor om hur fartygens design och besättningens utbildning svarade till förutsättningarna av funktionshindrades personer vid en evakuering. Handiami-projektet genomfördes i perioden mellan 1997 och 1999 och slutrapporten för projektet publicerades år 2004. Resultaten som presenterades i projektets slutrapport var inte helt uppmuntrande.

Det som sammanfattningsvis uttrycks i Handiami-rapporten är för det första, att den maritima industrin hade (vid den tiden) ännu varken uttryckligen eller tillräckligt inriktad sig mot säker evakuering av äldre och funktionshindrade passagerare. Detta påstående grundades på iakttagelser gjorda under projektets utförande som identifierade brister på både besättningens utbildning och evakueringsrutinerna som fanns på de fartygen som granskades.

För det andra, observerades det en allmän tröghet från sjötransportörernas sida vad det gällde att följa de rekommendationer om fartygens konstruktionsanpassning. Det noterades dock, att detta kan bero på att många fartyg har varit i drift mycket längre än vad medvetenheten om behoven hos äldre och funktionshindrade passagerare funnits, samt att operatörerna hade i vissa fall begränsade resurser för att förbättra tillgängligheten.

Dessutom konstaterades det i Handiami-rapporten, att det ofta rådde en missuppfattning om begreppet funktionshindrade då det förknippades felaktigt med rörelsehindrade. Den missuppfattningen, förklaras vidare i Handiami-rapporten och resulterade till att förslagen om anpassningen negligerades av vissa operatörer med motivet att de rekommenderade förändringarna medför höga kostnader. I rapporten beskrivs även att behoven hos andra typer av funktionsnedsättningar kan mötas med enkla och mindre kostsamma lösningar.

Till sist, kan det nämnas att slutsatsen som drogs i projektet var att den befintliga (och relativt nya för tiden då handiami-projektet utfördes) IMO:s cirkulation MSC/Circ 735 från 1996 om "rekommendationer om konstruktion och drift av passagerarfartyg för att svara hos äldre och funktionshindrade personers behov" inte var effektiv. I slutrapporten föreslås därför att rekommendationerna i denna cirkulation bör förstärkas och istället bli obligatoriska på fartyg inom EU som måste uppfyllas av nybyggda fartyg.

2.6 Olika typer av funktionsnedsättningar och funktionshinder

Funktionsnedsättningar kan delas upp i fysiska eller kognitiva nedsättningar (Klasén McGrath, M., 2010). Fysiska nedsättningar är det som påverkar förmågan hos en person att röra sig som till exempel rörelse-, syn- eller hörselrelaterade nedsättningar medan kognitiva nedsättningar är det som försämrar inlärningsförmågan hos en person. Det är ofta brister i den omgivande miljön som bestämmer om en funktionsnedsättning är funktionshindrande.

Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam, 2012a) publicerade nyligen en bok med titel ”Riv hindren – Riktlinjer för tillgänglighet” där det beskrivs hur en funktionsnedsättning kan bli funktionshindrande. I denna bok redovisas ett antal fysiska hinder som kan försämrade möjligheten för personer med funktionsnedsättning att förflytta sig fritt och tryggt i en byggd miljö. Exempel på sådana hinder som också kan relateras till fartygsmiljön är trånga passager, branta trappor, tunga dörrar och höga trösklar.

Fysiska hinder, påverkar dock oftast enbart rörelsehindrade personer. För personer med syn- eller hörselrelaterade nedsättningar är brist på lämpliga sätt att orientera sig eller ta del av viktig information de största hindren. Därför, förklaras i boken att det är viktigt att ha kunskap om de olika behov som olika typer av funktionsnedsättning medför för att effektivt kunna undanröja eventuella hinder i den omgivande miljön (Handisam, 2012a).

3 Metod/Genomförande

Det finns olika metoder att genomföra ett arbete beroende på ämnet som skall studeras i rapporten (Höst et al, 2006). För att kunna besvara denna studies huvudfråga (*”Hur ser de rådande förutsättningar ut för evakuering av funktionshindrade på fartyg?”*) valdes det att dela upp studien i olika moment.

I det första delmomentet utfördes en litteraturgranskning om vad som har uttryckts i tidigare studier, artiklar, befintlig regelverk och föreskrifter angående denna rapports frågeställning. Detta ansågs viktigt för att kunna erhålla en grundläggande kunskap om hur och framförallt om, ämnet hade behandlats tidigare. Denna kunskap kunde sedan användas i rapportens andra delmoment som var att samla in fakta genom intervjuer från olika parter, fältstudier på fartyg samt kontakt med diverse företag och organisationer. I nästa delmoment utfördes en analys av all insamlad material och validering av de erhållna resultaten. En undersökning om möjliga hjälpmedel som kan förbättra funktionshindrades säkerhet samt underlätta deras vistelse på fartyg är det som slutligen utfördes i denna rapport.

Under inga omständigheter ämnade denna rapport att på något sätt kränka, nedsätta eller utpeka någon eller några vid materialsinsamlingen. Av denna anledning försäkrades anonymitet för alla personer, företag och organisationer som bidrog med uppgifter till rapportens sammanställning.

3.1 Litteratur

Inläsningen av relevant litteratur utgjorde den första och grundläggande delmomentet i denna rapports genomförande, eftersom det betraktades som en principiell förutsättning för att kunna erhålla en allmän uppfattning om rapportens ämne.

Fartyg, säkerhet, evakuering och funktionshinder användes som nyckelord vid sökning av litteratur med anknytning till denna rapports frågeställningar. Sökningarna gjordes framförallt på Chalmers biblioteket och databaser där ett stort antal dokument och artiklar hittades. Vissa av dessa artiklar fick sedan sorteras bort så de mest relevanta återstod och användes som en grund till studien. Källorna för det insamlade materialet granskades sedan kritiskt för att säkerställa informationens trovärdighet.

3.2 Intervjuer, fältstudier och övriga informationskällor

3.2.1 Intervjuer

I denna del av rapporten, som ingår i genomförandets andra delmoment, utfördes intervjuer med personer som ser situationen från olika håll för att få en helhets bild över ämnet. Semistrukturerade intervjuer, via framförallt personliga möten användes, då kvalitén av svaren bättre kunde bedömas (Patel & Davidsson, 2011). Innehållet i intervjufrågorna baserades på material som hittats i relevant litteratur till denna rapports ämne (se bilaga 2). Andra intervjumetoder som användes var via mail eller per telefon.

På sjötransportssidan kontaktades fyra Ro-Pax rederier i syfte att granska rådande förhållande för funktionshindrades tillgänglighet och frångänglighet på deras verksamheter. Personer från både fartygen och landsorganisationerna som är kopplade till fartygen kontaktades genom en muntlig eller skriftlig begäran om upplysningar angående detta arbetes frågeställningar. Från fartygssidan intervjuades sju befäl, en person från driftsbesättningen samt tre personer från intendenturpersonalen ombord på fem fartyg. Vidare intervjuades två personer med tidigare erfarenheter som befäl på kryssningsfartyg om hur funktionshindrade hanteras på denna fartygskategori. För att få en bild över om hanteringen av funktionshindrade vid en nödsituation ingår i utbildningar av personalen ombord på fartygen, så har den frågan diskuterats med en person som utbildar sjöbefäl i krishantering.

De funktionshindrades åsikter var också av stor vikt för att ämnet skulle kunna belysas från olika vinklar. Av den anledningen kontaktades myndigheter och organisationer som arbetar för funktionshindrades intressen och även fem personer med olika funktionsnedsättningar intervjuades. Intervjuerna genomfördes med två personer med hörselrelaterade nedsättningar, två rörelsehindrade personer och en person med synrelaterad nedsättning.

3.2.2 Fältstudier

I andra delmomentet av studiens genomförande ingår även fältstudierna som utfördes på tre Ro-Pax fartyg. Fältstudierna utfördes främst med avsikt att överblicka hur tillgängligheten och säkerheten för personer med funktionsnedsättningar ser ut på fartygen, men även som återkoppling till intervjupersonernas uttalanden. Observationerna som gjordes ombord på fartygen användes också till att skapa en uppfattning om vilken påverkan de nyare regelverken har haft på fartygskonstruktion. Urvalet av fartygen gjordes således först med hänsyn till deras byggnadsdatum och sedan till passagerarantalet som de får transportera. Fartygen som slutligen valdes att besöka var byggda från 1980-talet och senare, med kapacitet att transportera mellan 1000 och 2000 passagerare. Ombord kontrollerades även om funktionshindrades behov vid en nödsituation var en parameter som räknades in vid utformningen av säkerhetsorganisationen.

Fältstudier utfördes i mindre utsträckning även på tåg med syfte att undersöka hur resenärer med funktionsnedsättningar bemöts på detta transportmedel. Det som huvudsakligen kontrollerades på tågen var om det fanns hjälpmedel för funktionshindrade på stationerna eller ombord på tågen och i så fall vilka.

3.2.3 Övriga informationskällor

Parallellt med fältstudierna och intervjuerna samlades uppgifter från Ro-Pax och kryssningsrederier även in, genom granskning av deras hemsidor och genom läsning av informations-broschyrer.

Förslag för möjliga hjälpmedel som beskrivs i avsnittet 5.7 med rubriken ”Möjliga hjälpmedel” uppstod genom intervjuerna med de funktionshindrade personerna. Utförligare information om de föreslagna produkter införskaffades genom kontakt med ett antal företag som tillverkar sådana hjälpmedel.

Andra informationskällor som användes var myndigheter och organisationer som arbetar för funktionshindrades rättigheter som också måste nämnas eftersom de bidrog med värdefullt material för denna rapports sammanställning.

3.3 Avgränsningar

I denna rapport granskas förutsättningarna för evakuering av funktionshindrade på fartyg. Denna rapport baseras huvudsakligen på material som har samlats in från fyra Ro-Pax rederier och två kryssningsrederier som opererar i Sverige. Totalt granskades fem Ro-Pax fartyg och två kryssningsfartyg. Fältstudier utfördes på endast tre av de fem Ro-pax fartygen och inte på något kryssningsfartyg, då inget lämpligt tillfälle uppstod inom tidsramen för denna studies slutförande.

I denna rapport behandlas endast rörelse-, syn- och hörselrelaterade nedsättningar då dessa kan anses begränsa förmågan hos en person att uppfatta larm, orientera sig på fartyget eller förflytta sig utan hjälp. En motsvarande granskning med syfte att undersöka rådande förhållanden gällande tillgänglighet, säkerhet och evakuering av funktionshindrade på övriga transportmedel, ansågs opraktisk. Av den anledningen utfördes i mindre utsträckning endast granskning av tåg- och flygtransport i denna rapport.

4 Resultat

Studiens huvudsakliga syfte var att undersöka hur de rådande förutsättningar för evakuering av funktionshindrade ser ut på fartyg. Här nedan presenteras resultaten som de olika metoderna som användes för studien genererade.

4.1 Personer med olika funktionsnedsättningar

Resultaten av intervjuerna med funktionshindrade personer baseras på svaren som fåtts på frågorna som presenteras i sidan 2 av bilagan 2.

4.1.1 Dövas åsikter om situationen

Inledningsvis förklarade de intervjuade att svenskan är ett främmande språk för många döva personer, och därmed kan det vara svårt att läsa och skriva svenska. De påpekade även att grammatiken inte är den samma som för hörande personer och att deras sätt att kommunicera med varandra är genom teckenspråk. Vidare menar de att anledningen till dövas svårigheter med svenskan, beror på att de redan från födseln inte hört hur ord uttalas till skillnad från hörande som även förstår nyansen i orden. De intervjuade menade att när döva försöker läsa svenska motsvarar det en situation där någon hörande läser ett främmande språk och försöker förstå innehållet.

Personerna som intervjuats har rest mycket med de olika transportmedlen. Något som de uppmärksammade var att det oftast inte finns teckenspråkskunnig personal ombord på de olika färdmedlen. Detta gör att dövas situation blir svår när det gäller att kommunicera och ta till sig viktig information. Som det tidigare berättats, möter många döva svårigheter vid hantering av svenska språket och därför kan de ibland känna sig uttittade när det gäller att kommunicera med hörande. Detta medför att de helst inte tar kontakt med personalen på transportmedlen.

När det gäller säkerhetsinformation på alla transportmedlen ansåg personerna att det borde tillhandahållas på flera sätt än enbart via högtalarsystemet då det sättet förutsätter att alla kan höra. De intervjuade menar, att ett alternativ sätt att dela ut information kan vara skyltar med rullande text. Detta hade varit till stor hjälp för att få en överblick över hela situationen och inte bara om vilken tid färdmedlet anländer och avgår utan även viktigt information om säkerhet ombord.

Respondenterna betonade att säkerheten och tillgängligheten inte har förbättrats för döva med åren. De berättade att de själva var medvetna om att det finns lagar (SFS 2009:600) om dövas rätt att få information på teckenspråk men att i allmänhet är det inte så många som är medvetna om detta.

Avslutningsvis berättade de intervjuade personerna att de brukar informera personalen om deras funktionsnedsättning när de reser med flyg, men däremot har de aldrig tänkt på det när de reser till sjöss. Anledningen till detta är att de känner sig tryggare att resa med fartyg än med flyg. Säkerheten menade de, är inget som de tänker på när de skall välja typ av transportmedel eftersom de inte tänker sig själva som funktionshindrade.

4.1.2 Rörelsehindrades åsikter om situationen

De två personer som blivit intervjuade berättade att de har rest mycket med fartyg, flyg och tåg. Det som respondenterna ansåg vara viktigt för rullstolburna, var att transportmedlen är lättillgängliga, att det är goda ytor att röra sig på samt att det finns en kunnig personal ombord. Tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga är i första hand möjligheten

att förflytta sig säkert och självständigt i den befintliga miljön, men även att utrymmen är rymliga nog för en rullstol (Handisam, 2012b). Ett förslag som lades fram under en av intervjuerna var att företag borde anställa personer med olika funktionsnedsättningar för att få en bredare syn och kompetens ombord på fartygen.

Personerna anser att fartygen fungerar bra eftersom det är öppna ytor och detta bidrar till en frihetskänsla. Exempel är att det finns handikappsanpassade toaletter och att alla allmänna ytor så som restauranger, butiker och korridorer är anpassade för rullstolar. Vidare berättade respondenterna att det finns speciella platser på lastdäck för passagerare som reser med bil och behöver stå nära en hiss, och att detta ingår i en procedur som oftast fungerar bra.

Höga kanter är vanligt ombord tyckte de intervjuade personerna, samt att detta troligtvis kan leda till svårigheter vid en nödsituation. De kommenterade även problematiken som uppstår då hissarna inte ska användas vid en nödsituation eftersom fartyget kan bli strömlöst. Detta gör att rullstolsburna får svårare att komma fram till evakueringsutrustningen. För att göra det tryggare ombord hade de intervjuade önskat att de fått en folder där det står vad man ska göra vid en nödsituation.

När det gäller flygtransporter känner personerna som intervjuats ett obehag eftersom de inte vet vart de får sin sittplats. De kan bli placerade nära eller långt ifrån en nödutgång vilket har stor betydelse vid en nödsituation. De intervjuade noterade även att personalen ombord på flygen blir allt bättre på att anpassa resan för personer med funktionsnedsättning. Däremot får rullstolarna inte alltid plats inne i flygplanen, och då får rullstolsburna använda en specialtillverkad rullstol för att ta sig till sin plats och den vanliga rullstolen transporteras som bagage.

Respondenterna var eniga om att tåg är ett transportmedel som ofta betraktas som krångligt av personer i rullstol. De menar på att det är många bitar som ska falla på plats och att det oftast brister någonstans i organisationen. Personalen på tågen har bristande kunskaper när det gäller hantering av rullstolar. Ett exempel är att personalen inte kan sätta fast rullstolarna på ett säkert sätt.

När de tillfrågades om de har märkt några förbättringar med åren angående tillgänglighets- och säkerhetstänkande på olika transportsmedel, har flygföretagen stått för den främsta utvecklingen, tyckte de. Som ett exempel till flygföretagens utveckling berättade de att, förr kunde det vara endast tre personer med funktionshinder ombord på samma gång men idag är antalet obegränsat. Dessutom finns det även ett informationsblad som beskriver hur funktionshindrade personer ska agera vid en nödsituation.

4.1.3 Blindas åsikter om situationen

Fartyg, flyg och tåg är något personen som intervjuats hade spenderat mycket tid på. Inledningsvis påpekade respondenten att, för personer som är synskadade eller blinda är det viktigt att det finns tydliga strukturer, veta var de befinner sig och hur de tar sig till viktiga platser. För personer med nedsatt syn innebär tillgänglighet att kunna förflytta och orientera sig utan att utsättas för onödiga säkerhetsrisker samt att viktig information presenteras på ett tillgängligt sätt (Handisam, 2012b). Bra hjälp, förklarade den intervjuade, kan betyda att det finns mönster på golvet eller väggen som gör att blinda kan följa detta och på så sätt veta var personen befinner sig. Punktskrift, som har till uppgift att förtydliga skyltar och viktig information, kan vara ett annat lämpligt tillvägagångssätt.

Enligt den intervjuade personen så är fartyg inte anpassade för att göra miljön säker och enkel ombord för blinda. Det noterades att det råder bristande service från personal med att hjälpa till och ge information, och att det är sällan att information och skyltar finns i punktskrift. Även mönster i golvet är ovanligt, då det beror på att golvet ofta är i ett sådant material som blir svårt att göra mönster i menar personen.

Under intervjun framkom att flyg har rutiner för att hantera blinda, personalen följer med personen till dess plats och visar var all säkerhetsutrustning finns samt var nödutgångarna är. Flygen är även försedda med säkerhetsblad som går att få i punktskrift.

När det gäller att åka med tåg fungerar detta i allmänhet bra då personal följer personen till tåget där konduktören tar över och visar personen till sin plats. Konduktören finns sedan till hands under hela resan. Även där finns det information i punktskrift att få tillgång till.

Om hur transportmedlen har förbättrats med åren svarade personen att flygbranschen har varit kunniga och bra länge. Vidare kommenterades att tågbranschen har blivit bättre de senare åren medan fartygsbranschen inte kommit så långt i utvecklingen ännu.

4.2 Personalen ombord

De elva personer som intervjuats ombord gav sin syn på hur evakueringen av funktionshindrade fungerade på just sitt fartyg, intervjuerna gav många olika resultat. När de personer som jobbar ombord på nyare fartyg intervjuades förklarade de att fartyget var bra konstruerat för att hantera personer med funktionsnedsättning och då känner sig säkra inför hanteringen av funktionshindrade vid en nödsituation. Medan ombordpersonal på äldre fartyg där fartygets anpassning inte är lika bra menade att de inte känner sig lika säkra vid en nödsituation.

Någon speciell evakueringsplan för personer med funktionshinder finns inte ombord på något av de passagerarfartyg som besökts. Personalen ombord menade att alla passagerare hanteras lika, och vid speciella situationer med funktionshindrade så finns det resurser att hantera detta när nödsituationen är framme.

En gång varje vecka utförs en säkerhetsövning för besättningen på passagerarfartyg. Besättningen tränas i att klara av en brand, bombhot, utrymning och evakuering. Från intervjuer som utfördes med personer ombord framkommer att det inte övas mycket på evakuering av funktionshindrade rent fysiskt, men det nämns i de flesta fall under genomgångarna efter övningarna.

De två personer som tidigare har erfarenheter från kryssningsfartyg, berättade att ombord på dessa finns det en evakueringsplan för funktionshindrade personer. Det finns speciella grupper ur besättningen som bara har som uppgift att hjälpa funktionshindrade vid en nödsituation så evakueringen sker så enkelt som möjligt.

4.3 Skillnader mellan nya och äldre fartyg

Genom iakttagelser gjorda på fältstudierna, bekräftades att det finns skillnader mellan äldre och nya fartyg. På de äldre fartygen, observerades att anpassningen för funktionshindrade personer inte var något som prioriterades. Som ett tydligt exempel kan nämnas skillnaden som

märktes mellan de planerade utrymningsvägarna på nya och äldre fartyg. På äldre fartyg behöver passagerare ta sig uppåt från allmänna utrymmen till evakueringsutrustningen, medan de nyare fartygen är konstruerade på det sättet att passagerarna ska ta sig neråt till evakueringsutrustningen.

Ytterligare en skillnad mellan senare och tidigare byggda fartyg som fältstudierna avslöjande var placeringen av handikappanpassade hytter. Sådana hytter fanns redan med i fartygets planeringsstadium på de nyare fartyg och därför var de lämpligt belägna nära evakueringsstationerna, medan på äldre fartyg byggdes sådana hytter senare och därför var deras placering inte lika lämplig.

Även uttalande från befäl som intervjuades och som arbetar på senare byggda fartyg bekräftar att sättet som fartygen konstrueras har förändrats de senare åren. De berättade att det har blivit allt vanligare, att de allmänna utrymmen och embarkeringsstationerna ligger på ett och samma däck.

4.4 Tillgänglig information för funktionshindrade

Något som alla parter som intervjuades var eniga om var att information är ett av de viktigaste sätten att göra vistelsen ombord så säker som möjligt. Har till exempel ett rederi tydlig och noggrann information om vad alla personer skall göra vid en nödsituation underlättar detta för både passagerare och besättning. Efter att ha intervjuat olika rederier och även granskat deras hemsidor, så har olika resultat uppkommit. Säkerhetsinformation som till exempel säkerhetsrutiner, brandvakter, och annan allmän information går att finna men speciell information om vad funktionshindrade skall tänka på är inte lika vanligt.

De kryssningsrederier som granskats har en tydlig struktur i sin organisation, där funktionshindrade personer får bra information både innan ombordstigning och när de är ombord. Granskningen på hemsidor av ett antal kryssningsfartyg, visade att det även finns broschyrer som kan beställas hem eller laddas ner, som förklarar hur säkerheten och tillgängligheten är för personer med olika funktionsnedsättningar.

När det kommer till information för de andra transportmedlen, så har flygbranschen kommit långt i utvecklingen då det finns introduktionsvideos om hur funktionshindrade hanteras på båda flygterminaler och flygplan. Ombord på flygplan finns också en broschyr, där det står om säkerheten ombord och vad resenärerna skall göra vid en nödsituation både i vanligt text och i punktskrift.

Det finns inte något att tillägga om hur tillgänglig information inför resor med tåg erhålls än det som redan nämnts tidigare i avsnitt 4.1.3 som redovisar resultaten av intervjun med synskadade personen. I det avsnittet har redan nämnts att sådan information finns i olika format beroende på behoven hos funktionshindrade personen.

4.5 Bokningens roll

Den första kontakten som kunden har med ett rederi är förmodligen bokningen, där personen/personerna som ska resa bestämmer hur många som skall åka, om de ska ha hytt ombord, om de ska ha med sig något fordon och liknande. Studien har då granskat hur bokningen hanterar funktionshindrade resenärer.

Eftersom den nya EU-förordningen 1177/2010/EG kommer att träda i kraft (den ska tillämpas från och med den 18 december 2012 och är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater), så håller rederierna på att utveckla både organisationen, tekniken, rutinerna samt utbildningen av personalen för att göra så att alla passagerare får samma rättigheter. Däribland ingår bokningssystemet och de som jobbar i bokningen. När bokningen får reda på att en resenär har en funktionsnedsättning skrivs detta in i passagerarregistret, sedan skickas detta till personalen ombord på fartygen som då har kännedom om detta vid en nödsituation. Bokningen poängterar därför vikten av att personer med funktionsnedsättning talar om detta.

4.6 Utbildning av personal

Ingen av de besättningsmedlemmarna som intervjuades hade fått någon speciell utbildning om hur de skall agera vid en nödsituation när det gäller personer med olika funktionsnedsättningar. I krishanterings utbildningar läggs det inte så mycket tid på just detta, däremot menar de som utbildar att de nämner situationer med funktionshinder och diskuterar om det, fast inte i den mån det borde vara.

Något de intervjuade personerna med funktionshinder uttryckte starkt, var att personalen borde vara mer förbereda att kunna hjälpa till och informera både när det gäller säkerheten ombord men också allt vardagligt ombord.

4.7 Möjliga hjälpmedel på fartygen

Av intervjuerna som utfördes med de funktionshinderade personerna, framkom inte bara värdefull information om hur de upplever säkerheten vid sjöresor, utan även förslag om möjliga hjälpmedel som kan göra vistelsen säkrare för personer med funktionshinder. De hjälpmedlen som beskrivs i följande avsnitt, betraktades som relativt enkla och effektiva förslag som inte kräver några kostsamma förändringar i fartygskonstruktionen.

Ytterligare information, bildmaterial samt de elektroniska adresserna för produkternas distributörer, finns i bilagor på denna rapports slut. Tillståndet att använda materialet som presenteras i bilagorna, beviljades genom kontakt med distributörerna för respektive produkt.

4.7.1 Hjälpmedel för hörselskadade

När det gäller hjälpmedel för döva, så finns det en rad olika tekniska hjälpmedel. En vibrator i form av en ”stegräknare” som sätts fast vid byxkanten, var ett av förslagen som de intervjuade hade. Produkten finns även som en handledsklocka och varnar genom både vibrationer och ljussignaler. Respondenterna berättade även att detta hjälpmedel redan finns på vissa hotell i Sverige och de tyckte att det kanske borde fungera på fartyg också. Ett sådant system används enligt det distribuerade företaget, ombord på italienska kryssningsfartyg idag och att bemöts mycket positivt av hörselskadade passagerare.

Bilder och information om detta hjälpmedel för hörselskadade finns i bilaga 3.

4.7.2 Hjälpmedel för synskadade

Att kunna orientera sig är kanske det största problemet för en synskadad person när den befinner sig i en okänd miljö. Ett hjälpmedel som ger möjligheten att orientera sig föreslogs av synskadade personen som intervjuades. Respondenten berättade att det är ett enkelt system som skulle kunna tillämpas på fartyg utan stora besvär eller kostnader. Systemet består av sändar- och mottagarenheter som reagerar när de befinner sig i närheten av varandra. Mottagarenheten kan enkelt bäras runt halsen eller runt handleden, och vibrerar eller utger en ljudsignal när personen kommer inom räckhåll av den fastinstallerade enheten. Genom en knapptryckning på den bärbara enheten, spelas det upp ett meddelande på den fastinstallerade enhet, som talar om var den personen befinner sig eller annan viktig information.

Bilder som visar bättre hur ett sådant system fungerar presenteras i bilaga 7.

4.7.3 Hjälpmedel för rörelsehindrade

4.7.3.1 Trappklättrare

Ett hjälpmedel för rullstolsbundna upptäcktes i en artikel på handikappförbundens webbsida vid sökning efter relevant information till denna rapportens ämne (Handikappförbunden, u.d.). Hjälpmedlet i fråga kallas för "Trappklättrare" och är kort beskrivet en maskin som kan flytta en rullstol upp eller ner i en trappa. Detta utförs genom att placera rullstolen i maskinen och sedan tippa den baklänges tills det att den kommer i ett jämviktsläge. Manövreraren behöver efter detta bara hålla balansen medan trappklättraren tar sig upp eller ner själv. Trappklättraren som är ett alternativt hjälpmedel vid evakuering på fartyg, diskuterades även med de rullstolsbundna som intervjuades och förslaget mottogs positivt. Genom sökning om information för en sådan produkt kunde sedan konstateras att den tillverkas i olika modeller beroende behov.

Detaljerad information, bilder samt teknisk data för två olika modeller av trappklättrare presenteras för granskning i bilagorna 5 & 6.

4.7.3.2 Evakuerings bår

Ett annat hjälpmedel för evakuering av funktionshindrade eller skadade finns i form av en självuppblåsbar evakuerings bår. Fakta om en sådan produkt hittades genom en sökning på internet och tillverkaren kontaktades därefter via e-mail för detaljerade upplysningar. Enligt tillverkaren har produkten testats på ett sjömättningsfartyg och det visade sig fungera utmärkt vid evakuering från alla delar på fartyget. Båren testades genom att den drogs på olika sorters underlag samt vid förflyttning både ned- och uppför trappor. Resultaten bedömdes av fartygets besättning som mycket goda och därför införskaffades en sådan bår till fartyget. Tillverkaren informerade vidare att ett testprojekt inleddes i samarbete med sjöfartsverket för fyra och ett halvt år sedan, med syfte att undersöka möjligheten om flera fartyg kunde utrustas med evakuerings bår. Intresset har dock hittills varit svagt uppgav han. Slutligen berättade tillverkaren att den finska marinen däremot visade ett starkare intresse för denna produkt och ett antal bårar testas på deras fartyg.

Bilder och ytterligare information för evakueringsbåren presenteras i bilaga 4.

4.8 Andra transportmedel

4.8.1 Lufttransport av passagerare med speciella behov

Rättigheterna för funktionshindrade personer i samband med flygresor förklaras i en förordning utfärdad av det Europeiska Unionen (EU-förordning, 1107/2006/EG). Den förordningen användes som utgångspunkt då materialet om luftfartsnäringens inställning om funktionshindrade passagerare granskades. Genom den granskningen visade det sig att flygbranschen har tagit kraven som ställs från internationella och nationella lagstiftningar på stort allvar. Den tillgängliga informationen på flygföretagens hemsidor och andra informationskällor är väl utformade och ger en bra indikation till att lämpliga åtgärder har i stor utsträckning vidtagits enligt det som föreskrivs i nämnda förordningen. Luftfartsnäringen har insett att begreppet passagerare innefattar alla oavsett behov, samt har visat att det finns god kännedom för att bemöta de krav som ställs vid transport av passagerare med funktionsnedsättning. Detta påstående kan också styrkas genom att observera skillnaderna av kraven som respektive bransch ställer om utbildningstiden för evakueringspersonal. Inom sjöfartsnäringens utbildning för all personal som ingår i fartygets säkerhetsorganisation omfattas i en fem dagars kurs, medan flygbranschens motsvarande utbildning sträcker sig upp till en månads tid (IMO STW 34/7/1).

4.8.2 Tågtransport av passagerare med speciella behov

Europa parlamentet och EU-rådet har på samma sätt som för sjö- och lufttransport utfärdat en förordning om passagerares rättigheter vid tågtransport (EU-förordning 1371/2007/EG). I den förordningen uttalas tydligt att funktionshindrade personer skall ha samma möjligheter att resa med tåg som övriga resenärer. Förordningen betonar också vikten att ge information om deras möjligheter att komma på och av tågen samt om tillgängliga hjälpmedel ombord på tågen. Medlemstaternas skyldighet är att säkerställa att det som föreskrivs i förordningen implementeras av alla berörda verksamheter på nationellt nivå.

Enligt ett uttalande i Regeringens proposition ”Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken”, har åtgärder för ökad tillgänglighet och säkerhet inom tågtrafiken redan börjat genomföras från 1980-talet (Prop. 1999/2000:79). Vidare i samma proposition berättas att ett flertal tåg har utrustats med hjälpmedel i form av ledstänger, halkfria ytor, kontrasterande färg, larmknappar vid markerade säten samt självöppnande dörrar mellan vagnarna.

Det som dessutom kunde konstateras var att år 2005 hade Trafikverket, dåvarande Banverket, uttryckt sitt intresse att identifiera och analysera de allmänna problem och de eventuella förbättringsmöjligheterna vid evakuering av tåg. Det bekräftas genom en studie som genomförts inom ramen av ett forskningsprojekt med titeln ”Evakuering från tåg – MTO-perspektiv, erfarenhetsåterföring och riskidentifiering”, som genomförts på uppdrag av Banverket (Pettersson, S, 2008). Evakuering av funktionshindrade behandlades dock inte i studien som utförts på Banverkets uppdrag och därför kan den inte kommenteras i detta sammanhang.

Det som däremot kan kommenteras är resultaten av observationerna som gjordes under fältstudier på tåg. De utförda observationer bekräftade uttalanden av funktionshindrade personer som intervjuades, och det konstaterades att på tågen som besöktes fanns det information i punktskrift och speciella platser för rullstolar. På vissa tåg fanns det även

hissystem som gör att rullstolsbundna lätt kan transportera sig till samma nivå som sittplatserna ligger på.

5 Diskussion

5.1 Studiens trovärdighet

Trovärdigheten av det resultat som fåtts fram anses vara representativt i många delar. De personer med olika funktionsnedsättningar som intervjuats anses ha god insikt i både hur det är att åka med respektive transportmedel samt vad som är viktigt för just deras funktionsnedsättning. De fyra Ro-Pax rederier som granskades anses även de ha en stabil grund för att kunna representera svenska passagerarredier. Fältstudier utfördes på endast tre fartyg som var byggda i olika tidsperioder och även de utgav bra resultat. De resultaten kan dock inte betraktas som representativa för hela sjöfartsnäringen då de fartygen bara utgör en liten del av den svenska passagerarflottan. Något som inte har gjorts är fältstudier ombord på kryssningsfartyg, detta har påverkat resultatet då det har varit svårt att kontrollera om det som kryssningsrederierna skriver på sina hemsidor stämmer med verkligheten.

5.2 Metoderna som använts

Metoder som har använts för rapportens sammanställning anses lämpliga då det var metoder som genererade kvalitativ information. Urvalet av personer som intervjuades baserades på kriteriet att deras bakgrund var lämplig för att kunna representera området som önskades granska. Frågorna som användes för intervjuerna utformades noggrant för att sannolikhet att få relevanta och kvalitativa svar skulle bli större.

Fältstudier var svårare att ordna och hade önskats vara fler för att skapa ett stadigare fundament till rapportens resultat. Fartygen som besöktes ansågs dock vara representativa objekt och uppgifterna samlade från fältstudierna bidrog till rapportens trovärdighet då respondenternas uttalade kunde kopplas till egna observationer.

Jämförelsen med tåg och flyg utfördes i mindre utsträckning och mest på ett teoretiskt sätt men den genererade en bra grund för att kunna kontrollera skillnaderna mellan de olika transportmedlen.

En metod som kanske hade introducerat ytterligare kvalitativa uppgifter, hade varit en metod där en fokusgrupp hade skapats, och olika berörda parter träffades för att diskutera sina åsikter om rapportens frågeställningar. Denna metod hade kanske levererat upplysningar som hade påverkat resultaten i denna rapport.

5.3 Funktionshindrades reflektioner

Majoriteten av de intervjuade personerna med någon typ av funktionsnedsättning var eniga om att det kändes tryggare att resa med fartyg än med flygplan. Tanken på att det är säkrare att färdas på vattnet än i luft är troligtvis en mänsklig övertygelse, eftersom chanserna att överleva känns större när ett fartyg förliser än när ett flygplan mister flygförmågan. Som nämnts så har flygbranschen mer fokus när det gäller information och säkerhet. Detta beror

troligtvis på att det är styrt av regelverk och lagstiftningar som är mer omfattande. Antagligen gör detta att människor överhuvudtaget vågar färdas med flygplan.

Av intervjuerna med funktionshindrade framkom även att viktig information borde finnas att ta del av, i olika format. Riktlinjerna för tillgänglighet som myndigheten för funktionshinderspolitisk samordning har tagit fram, föreslår bland annat att ska det var möjligt för funktionshindrade att kommunicera med andra människor, att kunna ta del av all viktig information samt att uppfatta larm (Handisam, 2012a).

I dag har de flesta barriärer lyfts och tillgänglighetsförutsättningar för funktionshindrade på olika transportmedel har förbättrats. Alla funktionsnedsättningar är dock inte synliga och det inte är säkert att alla känner sig bekväma med att fråga om hjälp. En intressant reflektion som respondenterna hade, var att brist på medvetenhet att funktionshindrade kan behöva extra hjälp i vissa situationer, kan vara förklaringen till att evakueringsförutsättningarna är lite sämre ibland på fartygen.

5.4 Förutsättningar på fartyg

Granskingen i befintliga officiella förordningar, bestämmelser och riktlinjer visade att en process för att röja under hinder pågår även inom sjötransport. Diskussioner med funktionshindrade avslöjade att de är mer aktiva i dagens samhälle. Det är således viktigt att sjötransport anpassar sig för att kunna hantera större grupper med funktionshindrade så som idrottslag, organisationer och kompisgäng. Detta kan bli ett problem på många fartyg då säkerhetsorganisationerna inte är fullt anpassade. Ett exempel på detta är en nödsituation när flera rullstolsbundna åker tillsammans, så kommer evakueringen ta mycket längre tid och kräva mer resurser av personalen ombord. Situationen kan bli betydligt svårare att hantera om ingen tydlig plan finns.

Det är onekligen enkelt att skylla alla problem på transportörerna och hävda att de inte uppfyller kraven i det befintliga regelverket. Regelverket kan dock ofta tolkas på olika sätt. Det effektivaste sättet att få en förändring inom sjötransportbranschen är att kanske försöka tydliggöra bestämmelserna så att utrymmen för misstolkningar elimineras.

Det är också viktigt att samtliga personer med någon typ av funktionsnedsättning informerar personal att de är ombord för att personalen överhuvudtaget skall kunna vidta lämpliga åtgärder vid en nödsituation. Det finns funktionsnedsättningar som inte alltid är uppenbara, och då det ofta finns hytter ombord som hyrs ut till passagerare så att de kan förvara sina saker och vila sig, kan detta bli ett stort problem för till exempel döva då alarmer bara går ut via högtalarsystemet.

Denna reflektion diskuterades även med ombordspersonalen och de menade att i ett sådant fall är det evakueringspersonal som utrymmer alla hytter och då visar att det är en nödsituation och att fartyget måste evakueras. Hur snabbt detta går beror dock på hur utvecklad säkerhetsorganisationen är ombord.

När det gäller kryssningsbranschen så konstaterades som nämnts att de har god information och anpassning för personer med funktionsnedsättning. Detta var tydligt via kryssningsföretagens hemsidor och via de två personer som intervjuats med tidigare erfarenheter ombord på kryssningsfartyg. Anledningen till detta kan vara att de ofta har längre resor, har större antal besättningsmedlemmar samt att det ofta är personer med någon typ av

funktionsnedsättning som reser med dessa kryssningar och då måste fartygen anpassa sig för att bevara deras varumärke.

När jämförelser med det tidigare arbetet Handiami (Pourzanjani et al. 2004) görs, så är det en milstolpe som markerar utvecklingens början. Något som har märkts är att efter Handiami började det hända saker. Tänket började finnas där att passagerarfartygen skall vara byggda för alla, de nyare fartygen blev bättre anpassade och säkrare för funktionshindrade. Det har blivit förbättringar på fartygens sida men utbildningen av personalen är fortfarande bristfällig när det gäller kunskap om assistans till funktionshindrade.

5.5 Jämförelsen med tåg och flyg

Genom respondenternas uttalande och granskning av tåg- och flygtransport, visades att på de transportmedlen finns det bättre förutsättningar för funktionshindrade resenärer i både assistans och utdelning av viktig information.

Flygbranschen har en lång tradition bakom sitt säkerhetstänkande därför att oförutsedda händelser under en flygresa resulterar ofta i ett olyckligt slut. Utbildningstiden för ombordpersonalen på flyg är därför betydligt längre än utbildningstiden för fartygspersonalen (IMO STW 34/7/1), men detta kan bero på förhållandet mellan antalet besättningspersoner och passagerare som ska hanteras vid en nödsituation. På ett flygplan finns det ofta mellan fem eller sex personer som beroende på flygplanets storlek, måste ta hand ett par hundra passagerare. Lämplig säkerhetsutbildning är definitivt en viktig förutsättning för att klara en sådan uppgift.

Även inom sjöfarten ställs det höga krav angående kvalitet av besättningens säkerhetsutbildning (IMO STCW/2010). De kraven följs dock inte på sammahängivna sätt som inom flygtransport. Orsaken bakom detta beteende kan vara att reaktionstiden vid en sjöolycka betraktas vara längre och resurserna flera i jämförelse till en flygolycka. Detta argument kan dock motbevisas genom en tillbakablick till stora sjökatastrofer som kostade många människoliv när varken längre reaktionstid eller extra resurser var tillräckliga för att rädda de förlorade livet.

Evakueringsvillkoren för funktionshindrade på tåg har inte granskats på annat sätt än genom intervjupersonernas uttalande och observationer på ett mindre antal tåg som besöktes. Skillnaderna som noterades, som till exempel tillhandahållande av allmän information i olika format såsom i punktskrift eller visuellt, tyder på att de funktionshindrade resenärernas förutsättningar har uppmärksammats mer inom denna bransch. Ett bra argument om varför tågtransportens verksamhet visar en större förbättring inom funktionshindradeanpassning kan vara att tåg är ett transportsmedel som används mer och oftare. Möjliga brister blir det då lättare att identifiera och åtgärda eftersom de påpekas oftare.

Vid hantering av en nödsituation som kan uppstå under en tågreså så finns det en stor fördel inom tågtransport som måste noteras, i förhållande till hantering av nödsituation på fartyg. Om en oförutsedd händelse inträffar under en tågreså finns det ofta möjlighet till stöd från räddningstjänsten. Villkoren för evakuering av funktionshindrade passagerare blir därmed mer fördelaktiga då räddningstjänstpersonal inte bara är utbildad men även mer rutinerad i hantering av sådana situationer. Fartygen är däremot i större behov av en väl utformad intern säkerhetsorganisation för att klara en liknande situation därför att det inte alltid finns möjlighet för stöd från landssidan.

6 Slutsatser

Ur teoretiskt perspektiv, ser förutsättningarna för funktionshindrades evakuering från fartyg bra ut. Det finns en mängd lagar, förordningar och riktlinjer på både internationell och nationell nivå, om vad som ska beaktas beträffande funktionshindrades tillgänglighet och säkerhet inom sjötransport. De områden inom sjötransport, som specifikt behandlas av regelverket för att detta kan säkerställas är:

- Fartygsbesättningens säkerhetutbildning
- Utformningen av fartygets säkerhetsorganisation
- Fartygets utformning
- Utdelning av viktig information

I praktiken, ser förutsättningarna för funktionshindrades evakuering från fartyg inte lika bra ut på alla fartyg. Förutsättningarna varierar i utseende beroende på fartygstyp, fartygsålder och på hur ofta det transporteras denna typ av passagerarkategori av respektive fartyg.

På nyare fartyg, redan i deras planeringsstadium, har funktionshindrade resenärer tagits i beaktande och därmed fartygens utformning erbjuder bättre förutsättningar när det gäller evakuering av funktionshindrade. Bättre förutsättningar finns även på större kryssningsfartyg, eftersom de transporterar oftare funktionshindrade passagerare, och hänsyn till den passagerarkategorin tas då fartygens säkerhetsorganisation utformas.

Säkerhetsorganisationerna är väl utformade även på övriga fartygstyper, men där ligger inte lika stor fokus på frågor som berör funktionshindrade passagerares förutsättningar vid en evakuering.

Fartyg upplevs som ett tryggt sätt att resa och därmed funderar funktionshindrade inte speciellt ofta på vilka evakueringsförutsättningar som finns på fartyg. De olika funktionsnedsättningar fodrar olika förutsättningar och då är det viktigt att besättningen informeras om att det finns funktionshindrade passagerare ombord under resan. Det finns enkla åtgärder som kan vidtas för att förbättra förutsättningar för funktionshindrades vistelse och säkerhet ombord utan att detta innebär kostsamma förändringar i fartygskonstruktion.

Det är bra förutsättningar för funktionshindrades evakuering från fartyg men det finns fortfarande utrymme för förbättringsåtgärder som kan öka trygghetskänslan bland både funktionshindrade resenärer och fartygets besättning som hanterar evakueringen.

6.1 Rekommendation till framtida forskning

Förslag till framtida studier är att undersöka på vilket sätt den nya EU-förordningen 1177/2010/EG, som ska träda ikraft den 18 december 2012, kommer att påverka fartygsbranschen.

Referenslista

Ds 2008:23. *FN:s konvention om rättigheter för personer med funktions-nedsättning*. Stockholm, Socialdepartement.

Eriksson, P. (1993) *Dövas Historia: daubhaR – daufr – döver - döv*. Örebro: SIH Läromedel

EU-förordning, 1107/2006/EG. *Om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt*. Strasbourg, Europaparlamentets och Europeiska Unionens Råd.

EU-förordning, 1371/2007/EG. *Om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer*. Strasbourg, Europaparlamentet och Europeiska Unionens Råd.

EU-direktiv 2009/45/EG. *Om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg*. Strasbourg, Europaparlamentets och Europeiska Unionens Råd.

EU-förordning 1177/2010/EG. *Om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning*. Strasbourg, Europaparlamentet och Europeiska Unionens Råd.

Handikappförbunden (u.d.) *Artiklar och media*.

<http://www.hso.se/Handikappforbunden-kontoret/Tillganglilga-bostadsomradens-startsida/Artiklar/> (4 oktober 2012).

Handisam, 2012a. *Riv hindren – Riktlinjer för tillgänglighet*. 3:e red. Stockholm: EO Grafiska.

Handisam (2012b) *Om funktionsnedsättningar*.

<http://www.handisam.se/gor-tillgangligt/Tillganglighet-och-funktionsnedsattning/> (15 november 2012).

Höst, M., Regnell, B. & Runeson, P.(2006) *Att genomföra examensarbete*, uppl.1:6. Lund: Studentlitteratur AB.

IMO circ. MSC/735 (1996) *Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' needs*. London, IMO.

IMO MSC.1/Circ.1238 (2007) *Guidelines for evacuation analysis for new and existing passenger ships*. London, IMO.

IMO SOLAS (2009). *Consolidated Edition, Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, and its Protocol of 1988: articles, annexes and certificates*. London, IMO

IMO, STW 34/7/1 (2002) *LARGE PASSENGER SHIP SAFETY The training of personnel on passenger ships Submitted by the ICFTU*. London, IMO.

IMO STCW/2010 (Third consolidated edition 2011). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995*. London, IMO.

Klasén McGrath, M. (2010) *Funktionsnedsättning och funktionshinder*.
<http://www.varguiden.se/Tema/Funktionsnedsattning/Funktionsnedsattning-och-funktionshinder/>
(28 oktober 2012)

Patel, R & Davidsson, B. (2011) *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. uppl. 4. Lund, Studentlitteratur AB.

Petterson, S. (2008) *En studie om evakuering från tåg: Identifiering av problem- och förbättringsområden*. Linköping: Linköpings universitet. (Examensarbete inom Institutionen för ekonomisk och industriell utveckling).

Pourzanjani, M., Young, G. & Aziz, M. (2004) *HANDIAMI: An investigation into the problems of disabled passengers in access and emergency situations when using marine transport and the employment of disabled persons in the maritime industry*, Southampton: EC-DG VII-E/3 - Transport R&D 4th F.P..

Prop. 1999/2000:79. *Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken*. Stockholm, Socialdepartementet.

Rutgersson, O., Tsyckova, E. & Andersson, M., (2003). *Evacuation of passenger ships in rough weather - a study of equipment behaviour and its interaction with human performance*, London: Royal Institution of Naval Architects (RINA) .

SFS, kap. 15, §4, 1994:1009. *Sjölagen*. Stockholm, Justitiedepartementet, pp. kap.15, §4.

SFS 2009:600 *Språklag*. Stockholm, kulturdepartementet.

SJÖFS 2004:25. *Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder*. Norrköping, Sjöfartsverket.

Socialstyrelsen, u.d. *Funktionsnedsättning och Funktionshinder, användning av begreppen*.
<http://www.socialstyrelsen.se/fragorochsvar/funktionsnedsattningochfunktio>
(3 november 2012)

SÖ 2008: 26, 2008. *Sveriges internationella överenskommelser*. Stockholm, Utrikesdepartementet.

Transportstyrelsen, 2010. *Funktionshinderanpassning*.
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartyg/Fartygskonstruktion/Funktionshinderanpassning/>
(2 december 2012).

Bilaga 1

Informationsblankett för samtycke till INTERVJU

Introduktion till intervjus syfte: Konstantinos Koutsouvaloglou och Johnny Andersson, studenter i sjökaptensprogrammet på Chalmers tekniska högskola i Göteborg/Lindholmen, bjuder in dig till att delta i en intervju med syfte att studera **hur evakuering av funktionshindrade på fartyg** hanteras. Vi planerar att presentera studiens resultat i vårt examensarbete, som kan komma att publiceras i en akademisk tidskrift. Den här intervjun kommer omfatta allmänna frågor som berör det ovan nämnda ämnet, dina tankar kring detta och kanske möjliga egna erfarenheter/upplevelser kring detta ämne.

Anonymitetsförsäkran: Vi kommer att vidta största möjliga åtgärder för att försäkra dig om din anonymitet. Ditt namn eller företagets namn som du arbetar för, kommer inte alls att framgå i någon del av vår forskning. All information som vi får från dig, kommer att kopplas till en unik sifferkod så att vi kan identifiera dina uttalanden. Medan arbetet för studien pågår kommer beteckningen som säger vilken sifferkod din information tillhör att bevaras i en lösenordsskyddad datafil. När arbetet med studien är klar, förstör vi beteckningen som binder informationen till dig.

Risker och obekvämheter: Vi känner inte till om någon risk eller obekvämheter som kan uppstå på grund av deltagande i intervjun.

Dina rättigheter: Du avgör själv om du vill eller inte vill delta i den här intervjun. Även om du beslutar att delta i intervjun, har du rätt att ångra dig vid vilket tillfälle som helst och därmed avbryta intervjun.

Om du har frågor eller funderingar kring ditt deltagande du kan kontakta oss:

Konstantinos Koutsouvaloglou,
konkou@student.chalmers.se

Johnny Andersson,
johnnya@student.chalmers.se

VAR VÄNLIG LÄS IGENOM OCH SKRIV UNDER OM DU TACKAR JA TILL ATT DELTA

Jag har fått tillfälle att ställa mina frågor om deltagande i intervjun och de har blivit besvarade. Jag har läst igenom informationen i denna blankett och samtycker till att delta i intervjun. Det finns två kopior av denna blankett. Jag behåller den ena och den andra signerar jag och lämnar den till Konstantinos Koutsouvaloglou och Johnny Andersson.

Underskrift

Datum

Bilaga 2

Intervjufrågor

Bokningen

Hur fungerar det från bokning till ombordstigning för funktionshindrade resenärer?

Hur hanteras de olika funktionsnedsättningar vid bokningen?

Vidarebefordras informationen till fartyget om antal funktionshindrade resenärer och typ av funktionsnedsättning?

Har ni någon uppfattning om det finns kännedom bland personer med funktionshinder om vad som gäller för dem vid en nödsituation?

Får passagerare med speciella behov någon ”inför resan” information som beskriver vad de ska förvänta sig och/eller vad som förväntas av dem vid en nödsituation/evakuering och i så fall i vilken form (muntligt, broschyrer, annat)?

Finns den sorts information tillgänglig genom andra vägar än direkt kontakt med kundtjänst?

Tycker ni att det är viktigt att information om evakuerings rutiner gällande funktionshindrade är tillgängliga för att förhindra förvirring vid en sådan situation?

Ombord på fartyg

Får fartygen information om att personer med funktionshinder kommer att finnas med på resan?

Ställer fartyget(rederiet) några krav på funktionshindrade personer?

Finns det en evakuerings plan för funktionshindrade?

Får funktionshindrade personer med den information som behövs?

Vad finns det för information?

Kan alla uppfatta alarm ombord?

Hur är tillgängligheten till evakueringsutrustningen ombord?

Blir evakueringspersonalen informerade om det finns personer med funktionshinder ombord?

Har du eller känner du om någon av dina kollegor fått någon utbildning angående hantering av funktionshindrade?

Har du varit med om någon övning som inkluderade hantering av funktionshindrade passagerare?

Har säkerhetsförutsättningar för funktionshindrade förändrats med åren?

Känner du till den nya EU-förordningen (1177/2010/EG) om passagerares rättigheter till sjöss?

Finns det förbättrings möjligheter?

Bilaga 2 (forts.)

Funktionshindre

Har du någon gång rest med ett fartyg?

Är säkerheten ombord på transportmedlet något du tänker på innan du väljer att resa?

Är det viktigt för dig att känna till att det finns rutiner för hantering av en nödsituation?

Tänker du på säkerheten under tiden du reser?

Har du någon gång frågat ombordspersonalen hur säkerheten är?

Finns det något som du reagerade angående säkerheten ombord? Vad är viktigt för dig?

Vilka andra transportmedel har du använt? Hur var säkerheten på dessa anser du?

Har säkerheten förbättrats med åren på transportmedlen?

Bilaga 3

(<http://www.bellman.se/visit/overview.html>)



The Visit Pager receiver.

“The Visit Pager receiver” är liten, lätt och kan enkelt bäras i fickan eller på bältet. När en sändare aktiveras vibrerar den och lyser upp en symbol.

The Visit Wrist receiver

“The Visit Wrist receiver” fungerar på samma sätt som ”The Visit Pager receiver” men sitter som en handleds klocka som varnar genom vibrationer och flerfärgat ljus.



Bilaga 4

Evakuerings bår "Evac Aid"

(<http://www.vibso.se/index.htm>)



I bilden till höger visas ett test som utfördes med evakuerings båren på ett sjömättnings fartyg utrustat med en sådan bår.

- Evakuering i trapp, fungerar att dra skadade både uppför och nedför också i trånga utrymmen
- Evakuering med hjälp av endast en person
- Evakuering på land, i vatten, lera eller snö. Kan enkelt dras på de flesta underlag och har egen flytkraft i vatten.
- Lågt dragläge för evakuering vid rökutveckling
- Stötdämpande
- Enkel bårfunktion med bärhandtag runt om
- Lyftbar med kran e dy. Horisontellt och vertikalt
- Lyftklassad till 200 kg för horisontella lyft och 150 kg för vertikala lyft
- Lyftbar med kran eller helikopter
- Enkel att förvara, är inte platskrävande
- Lätt att bära med sig. Har väska med bärrem och låg vikt
- Totalvikt ca 6 kg
- Tillverkad av glasfiberarmerad PVC-plast med förstärkt undersida

Bilaga 5

Trappklättrare för person ”Tryggve Sits”.

(http://www.tunbjer.se/~114321/tunbjer.se/public_html/)

”Tryggve Sits” är en produkt som enligt beskrivningen på tillverkade företags hemsida är väldigt säker och enkel att använda. Tryggve Sits beskrivs vidare som självbalanserande vilket innebär att ingen styrka krävs vid hantering av produkten och av samma anledning risken för att tappa personen som transporteras i den elimineras. Produkten ska kunna användas för person transport för både upp och ner trappor. Den ska dessutom vara lätt att transportera samt att den kan fällas ihop så att den inte kräver något större utrymme för lagring då den inte används.



Kapacitet	135 kg
Mått L * B * H mm	1295 * 411 * 986
Vikt	1095 * 411 * 503
Hastighet uppåt	6,0 m/ min
Hastighet nedåt	9,6 m/ min
Trappvinkel max	38 °
Magnetisk broms	Alltid i viloläge
Batteri	2 * 12 V / 24 Ah
Batterikapacitet	180 m uppåt
Automatisk laddare	12 V/ 10 - 30 Ah

Bilaga 6

”Trappklättrare för rullstol ”Tryggve Flex”

(http://www.tunbjer.se/~114321/tunbjer.se/public_html/)



”Tryggve Flex” ger möjligheten att transportera en rullstolsbunden person upp och ner för trappor utan att personen behövas lyftas från rullstolen. Den modellen använder samma funktions- och hanteringsprincipen som den som beskrivs för produkten i Bilaga 2. En kraftigare version av modellen ”Tryggve Flex” kallas för ”Tryggve Färdtjänst”. På den är batterier av större kapacitet installerade vilka kan generera en snabbare förflytningshastighet.

Teknisk data för ”Tryggve Flex” och ”Tryggve Färdtjänst”

	Tryggve Flex	Tryggve Färdtjänst
Kapacitet	160 kg	160 kg
Mått L * B * H	1370 * 625 * 927 mm	1370 * 625 * 927 mm
Vikt	47 kg	52 kg
Hastighet uppåt	6,5 m/min	13 m/min
Hastighet nedåt	7,7 m/min	15,4 m/min
Trappvinkel max	35 grader	35 grader
Broms	Elektromekanisk	Elektromekanisk
Batteri	2 * 12 V/ 20 AH	2 * 12/ 24 AH
Batteriladdningskontroll	Automatisk Laddare 12 V	Automatisk Laddare 24 V

Bilaga 7

Ledfyr för synskadade ”Step Hear”

(<http://www.step-hear.com/images/general/step-hear-overview.jpg>)



- Systemet består av en basenhet och en bärbar enhet som kan fästas på handled eller som halsband.
- Basenheten och den bärbara enheten skickar och tar emot signaler.
- Den bärbara enheten har tre knappar med olika funktioner.
- När en person kommer inom räckhåll för en Step-Hear enhet, börjar den bärbara enheten att vibrera samt utge en ljudsignal för att meddela att en Step-Hear enhet är i närheten.
- Genom att trycka på en knapp på enheten aktiveras ett förinspelad meddelande eller annan förinställd funktion.
- En person kan ledas till den exakta punkten för enheten genom att höra ljudet av meddelandet. Meddelandet kan spelas om och om igen genom att trycka på knappen på enheten.