

CHALMERS



Administrativa bördor?

En undersökning av administrativt arbete ombord
*Examensarbete inom Sjökapstensprogrammet och
Sjöfart & Logistikprogrammet*

Administrative burdens?

A study of administrative work at sea

Anastasia Skripkin

Simon Johannesson

Institutionen för sjöfart och marin teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, år
Rapportnr. SK-13/153

RAPPORTNR. SK-13/153

Administrativa bördor?

En undersökning av administrativt arbete ombord

Anastasia Skripkin

Simon Johannesson

Institutionen för sjöfart och marin teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2013

Administrativa bördor?

En undersökning av administrativt arbete ombord

Administrative burdens?

A study of administrative work at sea

Anastasia Skripkin

Simon Johannesson

© Anastasia Skripkin, 2013.

© Simon Johannesson, 2013.

Rapportnr. SK-13/153

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2013

Abstract

At this point seamen have a lot of tasks of administrative character, beyond the traditional tasks aboard a ship. Due to the new conventions that are formed by IMO, more requirements are added which often lead to time consuming administrative tasks and documentation that should be spent on activities which are contributing to the ships safety. The issue has been observed by IMO that has through BIMCO done a study with the aim to identify and reduce administrative burdens at sea.

The primary aim of this study is to find out if safety officers aboard Swedish ferries consider that SOLAS Chapter III, 8.3 och 19.5 regulations are administrative burdens, restricted to muster lists and documentation of training aboard the ship.

The secondary questions to the study are if it is possible to remove, combine or change the documents and how much time can be saved by doing this. The question about timesaving could not be answered, because the values were scattered and could not be used for further investigation. The observed values were accumulated by a survey and the result indicated that safety officers did not experience the two regulations as administrative burdens. Due to this, the majority of the respondents did not have requests about changing or removing the requirements since all safety officers considered them to be important. Other duties that were experienced as administrative burdens were customs lists, handling of certificates and reporting to various authorities.

This report is written in Swedish.

Keywords: IMO, requirements, ferries, SOLAS, administrative burden, muster lists, training

Sammanfattning

Sjömän har idag många arbetsuppgifter av administrativ karaktär utöver de traditionella arbetsuppgifterna ombord. Allt eftersom nya konventioner skapas av IMO, tillkommer hela tiden fler krav. Många gånger leder de nya kraven till nya administrativa arbetsuppgifter och dokumentation som tar upp mycket av den tid som borde läggas på aktiviteter som bidrar till fartygets säkerhet. Detta problem har uppmärksammats av IMO som genom BIMCO har gjort en undersökning med syftet identifiera och reducera administrativa bördor till sjöss. BIMCOs undersökning har använts som utgångspunkt för denna studie.

Det primära syftet med denna studie är att ta reda på vad säkerhetsstyrmän ombord på svenska färjor anser om kraven i SOLAS Chapter III, Regulation 8.3 och 19.5 som reglerar mönstringslistor och dokumentering av övningar ombord. Sekundära frågor för studien är om man kan ta bort, slå ihop eller ändra dokument och hur mycket tid som kan tjänas på att göra detta.

Tidsbesparingsfrågan har inte kunnat besvaras eftersom observationsvärdena var väldigt spridda och kunde inte användas för vidare forskning.

Observationsvärdena togs fram genom en enkät och resultatet indikerade att säkerhetsstyrmän inte upplever de två reglerna som en administrativ börda. Majoriteten av respondenterna hade därför inte önskemål om att ändra eller ta bort kraven eftersom samtliga säkerhetsstyrmän ansåg att de var viktiga. Andra uppgifter som upplevdes som administrativa bördor var tullistor, certifikathantering och rapportering till myndigheter.

Nyckelord: IMO, krav, säkerhetsstyrmän, färjor, SOLAS, administrativ börda, mönstringslistor, övningar

Ordlista

Administrativ börda – *”an administrative requirement that is, or has become, unnecessary, disproportionate or even obsolete.” (BIMCO, 2013)*

BIMCO -The Baltic and International Maritime Council

DMA - Danish Maritime Authority, Danmarks motsvarighet till Transportstyrelsen.

Färja- Fartyg med roll-on-roll-off gods och kapacitet för mer än 12 passagerare

IMO - International Maritime Organization

ISM- International Safety Management code

ISPS- International Ship and Port Facility Security Code

MARPOL- International Convention for the Prevention of Pollution From Ships

NUTEK- Tillväxtverket

Sjöfartsverket – Svensk myndighet som ansvarar för sjöfarten och vars verksamhet går ut på att underhålla farleder, isbrytning, utveckla och uppdatera sjökort, erbjuder lotsning

SOLAS- International Convention for the Safety of Life at Sea

SOLAS Chapter III, Regulation 8.3- Mönstringslistor och instruktioner för nödsituationer skall finnas uppsatta på tydliga platser i fartyget.

SOLAS Chapter III, Regulation 19.5 – Detaljer kring övningar, ombordträning och mönstringar skall dokumenteras i en loggbok.

Förord

Detta arbete har varit mycket givande med många kullar och dalar som efter allt slit har lett oss till mål.

Vi skulle vilja tacka vår handledare Anna Hedén som har stöttat, väglett och hjälpt oss under processen. Vi vill även tacka de sjömän som ställt upp i enkäten, trots den administrativa börda den har orsakat.

Göteborg, 8 december, 2013

Anastasia Skripkin
Simon Johannessson

Innehållsförteckning

Abstract	V
Sammanfattning.....	VI
Ordlista.....	VII
Förord.....	VIII
Innehållsförteckning	IX
Figurförteckning.....	XI
1. Introduktion	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte	2
1.3 Problemformulering	2
1.4 Avgränsningar.....	2
2. Metod	3
2.1 Informationssökning.....	3
2.2 Beskrivning av metodval	4
2.3 Enkät och insamling av data	4
2.3.2 Distribution av enkät	5
2.3.3 Urval av respondenter.....	5
2.4 Metod för materialanalys.....	5
3. Teori.....	6
3.1 Sjöfartens betydelse för samhället och den enskilda människan	6
3.2 Färjetrafikens förutsättningar och arbetsuppgifter ombord	6
3.3 Arbetsuppgifter ombord	7
3.4 Dokument för en resa	8
3.4.1 Myndighetsdokument	8
3.4.1.1 Generellt om lagstiftande krav	8
3.4.1.2 SOLAS.....	8
3.4.1.3 MARPOL	9
3.4.1.4 Sveriges reglering	9
3.4.1.5 De valda kravens innebörd i praktiken.....	9
3.4.1.6 Rederidokument och fartygsdokument	10
3.5 Tidigare studier om administrativt arbete	10
3.5.1 Studier inom sjöfarten.....	10
3.5.2 Studier inom andra sektorer	12

3.5.2.1 Studier av administrativa bördor bland forskare i USA	12
3.5.2.2 Studier av administrativa bördor i Sverige	12
3.5.3 Definitioner av administrativa bördor	12
4.1 SOLAS Chapter III, Regulation 19.5	14
4.1.1 Är kravet en administrativ börda?	14
4.1.2 Hur ofta utförs uppgiften?	14
4.1.3 Hur lång tid tar det per gång att utföra uppgiften?	14
4.1.4 Är kravet viktigt?	14
4.2 SOLAS Chapter III, Regulation 8.3	15
4.2.1 Är kravet en administrativ börda?	15
4.2.2 Hur ofta uppdateras listan?	16
4.2.3 Hur lång tid tar det per gång?	16
4.2.4 Är kravet viktigt?	16
4.2.5 Finns det önskemål om att ändra eller ta bort kravet?	16
4.3 Andra presenterade krav som upplevdes som administrativa bördor	16
4.3.1 Rapporteringsplikt	17
4.3.2 Certifikat	17
4.3.3 Tullistor	17
5. Diskussion	18
5.1 Resultatdiskussion	18
5.1.1 SOLAS Chapter III, Regulation 8.3	18
5.1.2 SOLAS Chapter III, Regulation 19.5	19
5.1.3 Generella observationer	20
5.1.4 Andra bördor	21
5.2 Metoddiskussion	21
5.2.1 Validitet och reliabilitet	22
5.3 Miljömässiga och etiska aspekter	22
6. Slutsatser	23
6.1 Framtida forskning	23
Referenser	24
Bilagor	27
Bilaga 1- Enkät	27

Figurförteckning

Diagram 1: Antalet respondenter som anser SOLAS Ch. III, 19.5 är en administrativ börda	14
Diagram 2: Antalet respondenter som anser SOLAS Ch. III, 8.3 är en administrativ börda	15
Diagram 3: Hur ofta mönstringslistan enligt SOLAS Ch III, 8.3 uppdateras	16

1. Introduktion

Arbetet ombord ställer många krav på de anställda och att behålla fokus under hög arbetsbelastning är en viktig förmåga. Mycket tid ombord läggs på administrativa uppgifter, och ibland är dokumentationen föråldrad eller görs flera gånger på grund av att regelverk införda av olika instanser överlappar. Detta innebär att värdefull tid ibland slösas på administrativt arbete istället för viktigare uppgifter ombord.

1.1 Bakgrund

International Maritime Organization (IMO) är ett FN organ som fungerar som en internationell myndighet inom sjöfarten. De medlemsländer som är med i FN kommer med förslag på olika handlingar för förbättring som IMO sedan integrerar i olika konventioner, koder och rekommendationer inom sjöfartssektorn. (Borg, B et al., 2007) Just nu engagerar sig 170 länder i IMOs arbete (IMO, 2013a)

Organisationen består av en församling, ett råd, och fem tekniska kommittéer där församlingen är den högsta instansen, rådet är de medlemmar som genomför reglering. De fem kommittéerna utgörs av Maritime Safety Committee (sjösäkerhet), Marine Environment Protection Committee (miljöskydd), Legal Committee (juridisk), Technical Co-Operation Committee (tekniskt samarbete), Facilitation Committee (dokumentation). (Borg, B et al., 2007)

Konventioner, resolutioner och koder tas fram genom arbete som genomförs av olika organ inom IMO. IMO fungerar inte som ett lagstiftande organ, utan medlemsländerna får ge uttryck för egna förslag och idéer som sedan behandlas vidare av organisationen och länderna tills det blir en gemensam överenskommelse. De idéer som tas fram men som inte är tillräckligt bearbetade för att fungera som fullt utvecklade konventioner blir istället till koder eller resolutioner, de kan fungera både som obligatoriska regler eller som mindre stränga riktlinjer. Konventionerna fungerar som minimikrav som ska implementeras i ländernas lagstiftning för fortsatt medverkan som medlemsland, medan resolutioner och cirkulär ofta fungerar som riktlinjer. (Borg, B et al., 2007)

Att obligatoriska regelverk orsakar upplevda administrativa bördor hos sjömän har uppmärksammats av IMO. Därför bestämde IMO genom Resolution A.1043(27) den 22 november 2011 att en grupp kallad Ad Hoc Steering Group for Reducing Administrative Requirements (SG-RAR), ska hjälpa IMO att identifiera och reducera administrativa bördor för samtliga intressenter inom sjöfarten (International Maritime Organization, 2011). Sedan startades en öppen undersökning, tillsammans med Baltic and International Maritime Council (BIMCO), där berörda parter inom sjöfarten fick ge uttryck för sina åsikter om vilka av IMO:s administrativa uppgifter som ses som bördor. Samarbetet mellan BIMCO och IMO ligger till grund för rapporten och undersökningen, som görs för att undersöka vad svenska säkerhetsstyrmän ombord på ro-pax fartyg tycker om IMOs lagstiftade administrativa uppgifter.

1.2 Syfte

Syftet med denna studie är att undersöka vad man administrativt kan förbättra ombord och vilka myndighetskrävande dokument ombordanställda tycker är överflödiga.

Arbetet kommer att identifiera bördor och undersöka om det går att underlätta för sjömän genom att ändra, slå ihop eller ta bort dem.

1.3 Problemformulering

Den primära frågeställningen i studien är:

- *Vilka myndighetskrävande dokument (elektroniska & icke elektroniska) anses vara administrativa bördor?*
- Sekundära frågor för studien är:
- *Vilka myndighetskrävande dokument (elektroniska & icke elektroniska) skulle man kunna ta bort, slå ihop eller ändra för att minska de administrativa bördorna utan att påverka verksamheten negativt?*
- *Hur mycket tid kan tjänas på att göra överstående?*

1.4 Avgränsningar

Studien omfattar de obligatoriska och myndighetskrävande dokument som påverkar svenska säkerhetsstyrmän ombord på tretton svenskflaggade färjor. Dokumenten som studien undersöker avgränsas till SOLAS Chapter III, Regulation 8.3 samt Regulation 19.5.

2. Metod

I avsnittet motiveras hur de administrativa kraven som studien undersöker fastställdes, samt hur informationen togs fram för att genomföra arbetet. Här klargörs även metodvalet för genomförandet av studien och hur observationsvärdena erhöles. Avslutningsvis förklaras hur observationsvärdena analyserades för att nå ett resultat.

2.1 Informationssökning

För att genomföra arbetet var det nödvändigt att ha en bred kunskap inom ämnet. Därför inleddes tidigt i skedet en grundläggande sökning av information. Viss information hittades på BIMCOs hemsida för deras studie om administrativa bördor. Där fick kandidaterna inspiration till problemformulering för studien och upphämtning av idéer för fastställande administrativa bördor som skulle undersökas i studien. Som komplement till detta analyserades rapporter om administrativa bördor från bland annat Danish Maritime Authority (DMA).

Att administrativa bördor existerar uppmärksammades av IMO som genom BIMCO inledde en studie om hur administrativa krav påverkar sjömän, samt hur bördorna kan tas bort eller ändras. Eftersom att BIMCO har mycket stora resurser att utnyttja, omfattade deras studie en stor del av IMOs konventioner och samtliga intressenter inom sjöfarten som blir påverkade av dem.

Under informationssökningen valdes ett antal administrativa bördor ut från BIMCO's lista på IMO's obligatoriska styrmedel som omfattar bland annat Safety Of Life At Sea (SOLAS), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) och Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW).

Det finns många myndighetskrävande styrmedel och många internationella konventioner som reglerar maritim säkerhet på olika plan, utgångspunkten för studien blev SOLAS konventionen. På grund utav de begränsade resurserna för kandidaterna var det olämpligt att göra en omfattande studie som inkluderade alla krav i SOLAS. Därför fastställdes två krav som endast berörde befattningen Säkerhetsstyrman, på så sätt skulle kraven kunna undersökas i en samlad enkät och underlätta utskicken.

Mönstringslistor identifierades som en viktig säkerhetsåtgärd ombord men som i teorin behöver uppdateras med väldigt korta mellanrum ombord på färjor eftersom att besättningen gör korta törnar och byts ut löpande. Studien skulle därför ta reda på om sjömän upplever kravet som en börda. Studien begränsas till färjor som hamnar under kategorin passagerarfartyg, vilket innebär ökade krav på frekvensen som övningarna behöver genomföras jämfört med renodlade fraktfartyg. Det leder till att det går åt mer tid att dokumentera dem i skeppsdagboken eller annan loggbok, istället för att utföra andra uppgifter som bidrar till fartygets säkerhet.

Rapportens undersökning fokuserar på följande krav:

- *SOLAS Chapter III, Regulation 19.5 - "The date when musters are held, details of abandon ship drills and fire drills, drills of other life-saving appliances and on board training shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration. If*

a full muster, drill or training session is not held at the appointed time, an entry shall be made in the log-book stating the circumstances and the extent of the muster, drill or training session held” (International Maritime Organization, 2009c, s.210)

- *SOLAS Chapter III, Regulation 8.3- “Muster lists and emergency instructions complying with the requirements of regulation 37 shall be exhibited in conspicuous places throughout the ship including the navigation bridge, engine-room and crew accommodation spaces.”* (International Maritime Organization, 2009d, s.205)

2.2 Beskrivning av metodval

För att uppfylla studiens syfte och besvara frågeställningarna genomfördes en enkät för insamling av kvantitativ data då denna metod ansågs vara mest passande för att få en god överblick på hur svenska styrmän ställer sig till två administrativa krav. Eftersom målet med studien var att få fram ett representativt resultat för den valda populationens åsikter om lagstadgade krav fastslagna av kandidaterna, skulle en enkätundersökning vara ett bättre alternativ än en intervjustudie. Målet med enkätsvaren var att nå ett resultat som skulle kunna vara motsvarande för hela populationen men det konstaterades att det inte var rimligt på grund av studiens omfattning och karaktär. (Bell, J. 2000)

Enkäten bedömdes att vara den bästa metoden eftersom att den valda populationen befann sig ombord på färjor relativt långt bort, och att svar enklast skulle fås via en enkät. Det ansågs att de standardiserade frågorna kunde nå ut till en stor del av populationen samt underlätta bearbetning av resultaten. (Kylén, J-A. 2004)

2.3 Enkät och insamling av data

För insamling av data utformades en enkät anpassad efter studiens problemformulering. Populationen som undersöks av studien definieras i avgränsningen som svenska säkerhetsstyrmän ombord på svenskflaggade ro-pax fartyg. En enkät var ett effektivt sätt att ta reda på hur säkerhetsstyrmän ombord svenska färjor förhåller sig till den reglering studien undersöker. Samtidigt gjordes enkäten så att det var möjligt för respondenterna att presentera egna förslag på andra administrativa krav som de upplever som bördor.

2.3.1 Enkätutveckling

Utifrån studiens frågeställningar fastställdes ett antal frågor som var av intresse. Frågorna ställdes med enkel ordformulering, sedan utformades en preliminär struktur på frågorna. Det fastställdes att frågorna inte skulle vara ledande utan ha ett neutralt förhållningssätt och ge deltagarna utrymme att själva reflektera utan påverkan. Enkäten skulle primärt innehålla frågor med fasta svarsalternativ men det förekom även frågor med utrymmen för egna reflektioner och svar. Det konstaterades att utformningen på enkäten skulle vara så kort som möjligt för att den inte skulle ta lång tid att svara på, vilket skulle innebära att fler tog sig tiden att fylla i den, så att hög svarsfrekvens kunde uppnås.

När ett utkast med enkätmaterialet var färdigställt formulerades en webbaserad enkät (Bilaga 1) med Googles verktyg för enkäter som också användes vid distributionen.

Den första delen innehöll frågor om attityder gällande SOLAS 1974: Regulation III/19.5. Innebörden av denna bestämmelse är att datum för mönstringsdetaljer om abandon ship, brand och livräddningsövningar skall föras i loggbok.

Den andra delen riktade in sig på SOLAS 1974: Regulation III/8.3. Denna bestämmelse uppger att mönstringslistor med besättningens uppgifter samt detaljer om general alarm skall finnas utplacerade på fartyget.

Enkätens tredje och sista del gav deltagarna en möjlighet att ge uttryck för andra administrativa krav som ansågs belasta dem i arbetet ombord. Uppställningen av frågorna skulle möjliggöra enkel bearbetning (Kylén, J-A. 2004)

2.3.2 Distribution av enkät

Innan utskicken gjordes, skrevs ett följebrev innehållandes en förklaring av avsikten med enkäten samt alla nödvändiga instruktioner för att kunna besvara den på bästa sätt. Enkäten skickades ut via mail till managementavdelningarna i land. I vissa fall var det nödvändigt att övertala rederierna att skicka vidare enkäten till fartygen.

Utskick av enkäten gjordes till tretton ro-pax fartyg. Inte alla var beredda att ställa upp på grund av tidsbrist men de flesta skulle skicka ut till sin besättning och genomföra enkäten i den utsträckning som var möjlig. Kandidaterna förväntade sig som mest två svar från varje fartyg men svarsfrekvensen blev lägre än önskat.

Enkäten gjordes anonym för alla deltagare för att eventuellt öka antalet respondenter och eftersom krav på namn inte föreföll som viktigt. Följebrevet som kom med enkäten garanterade anonymitet, förklarade hur materialet skulle användas och vart man kunde läsa det färdiga arbetet. Dessutom förklarades det egentliga syftet med enkäten väl och anledningen att studien genomfördes poängterades. (Bell, J. 2000)

2.3.3 Urval av respondenter

Inspirationen till studien framkom genom BIMCOs initiativ till att undersöka och minska administrativa bördor till sjöss. Kandidaterna valde istället att göra en mindre omfattande studie inom ämnet. Trots att undersökningen inte hade lika stort omfång som BIMCOs studie ansågs det möjligt att få ett representativt eller i varje fall ett acceptabelt urval. (Bell, J. 2000)

2.4 Metod för materialanalys

De observationsvärden som enkäten resulterade i sammanställdes och det kvantitativa data som erhöles bearbetades. Värdena ställdes upp i tabeller för att få en bättre överblick på hur svaren var fördelade mellan svarsalternativen. Sedan framställdes diagram baserade på tabellvärdena, och det resonerades kring deras betydelse för att kunna dra slutsatser.

3. Teori

Detta avsnitt går igenom många viktiga delar av sjöfarten som är nödvändiga att förstå för att förstå problematiken som undersökningen studerar.

Dels förklaras sjöfartens betydelse i försörjningskedjan samt hur sjöfarten påverkas av samhällets utveckling. Eftersom studien avgränsas till färjefartyg beskrivs marknaden inom sjöfarten och arbetsuppgifterna ombord redogörs.

En omfattande beskrivning av internationell och nationell lagstiftning ges med inriktning på obligatoriska dokument, rederidokument och fartygsdokument. Avslutningsvis sammanfattas viktiga delar av tidigare studier om administrativt arbete inom sjöfart och andra områden.

3.1 Sjöfartens betydelse för samhället och den enskilda människan

Sjöfarten har länge varit ett viktigt transportmedel för gods och människor och underlättat handeln mellan olika kontinenter. Lokalt så innebär sjöfarten att människor får tillgång till varor och fabrikat som inte annars finns tillgängligt, men samtidigt så skapas jobb som landsbaserat logistiskt arbete, hamnarbete samt tjänster ute till sjöss. Globalt är sjöfarten en betydande del i försörjningskedjan (Supply Chain Management) som är en integrering av alla aktiviteter i logistikkedjan. (Council of Supply Chain Management Professionals, 2013) Med det moderna samhällets framfart så utvecklas också teknologin med snabba steg. På senare år har sjöfartens utveckling drivits framåt mycket snabbt och resulterat i att större fartyg byggs för att generera storskalsfördelar och kostnadseffektivitet. (Lumsden, K. 2011) Tekniken ombord på fartygen tillåter numera internetkontakt mellan fartyget och landbaserad personal samt myndigheter, vilket leder till att många myndigheter kräver att befäl sänder viktig information om bland annat fartygets kondition och last vid ankomster och avgångar. Rederiernas personal som sitter i land har också funnit fördelar med att det i princip alltid är möjligt att kommunicera med fartygen. Information som annars skulle ha tagits emot eller skickats iland av fartyget vid hamnanlöp utförs istället löpande under resans gång, befälen tvingas då anpassa sitt arbete för att hinna med att sköta de administrativa uppgifterna utöver de renodlade sjömanssysslorna.

3.2 Färjetrafikens förutsättningar och arbetsuppgifter ombord

Eftersom att färjor sällan gör resor som är längre än ett par timmar är det inte helt otänkbart att betrakta dem som flytande broar. (Lumsden, K. 2011)

Färjorna finns i tre varianter: kryssningsfärjor (pax), kombinationsfärjor (ro-pax) samt höghastighetsfärjor (HSC). Dessutom finns renodlade ro-ro-fartyg som enbart fraktar roll-on-roll-off gods, men inte mer än 12 passagerare och de omfattas inte av studien. De korta resorna och strikta tidsscheman leder till att sjömännen får stå ut med högfrekventa avgångar och ankomster, vilket i sin tur gör att mindre tid finns över till administrativa arbetsuppgifter.

I Sverige har fartyg som tillhör samma kategori samma krav att följa gällande dokument som genereras av varje resa oavsett hur långa resorna är. Det innebär att fartyg med kortare resor genererar en större börda i den bemärkelsen än fartyg som genomför längre resor. Detta kan medföra påfrestningar för styrmän ombord färjor som styrmän på andra fartyg nödvändigtvis inte märker av.

3.3 Arbetsuppgifter ombord

Befälen ombord på ett fartyg består generellt av en befälhavare, en överstyrman och en till tre stycken 2:e styrmän, beroende på fartygstyp. Det är inte ovanligt att rederierna bedriver sin verksamhet med fartygen på minimibemanning för att minska besättningskostnader. Detta benämns som säkerhetsbesättning och fastställts av transportstyrelsen, tidigare sjöfartsverket, individuellt för varje specifikt fartyg. (SFS 2003:364)

Befälhavaren bär både i hamn och till sjöss det övergripande ansvaret för fartyget, att det är sjövärdigt, samt dess säkra framfart. (SFS 1994:1009) Överstyrmans uppgift är ofta att agera arbetsledare för besättningen, han ansvarar för däckbesättningen och fartygsunderhåll som inte har med maskinrummet att göra. Överstyrman bär också ansvaret för lastoperationer och ballasthantering.

Ofta är det två 2:e styrmän mönstrade ombord. En av styrmännen har ansvar för GMDSS-utrustning och skeppsapoteket med utrustning och första-hjälpen-övningar. Den andre styrmannen ansvarar för samtlig livräddande utrustning, som innebär att livbåtar, livbojar, flytvästar och överlevnadsdräkter är i funktionellt skick. Han eller hon har också hand om alla säkerhetsrelaterade övningar och dokumentationen av dem. Beroende på hur många styrmän det finns ombord så kan uppgiftsfördelningen se lite olika ut, finns det bara en så går ofta överstyrman och befälhavaren in och tar ansvar för vissa uppgifter för att dela upp arbetsbelastningen.

Utöver de individuella arbetsuppgifterna så måste styrmännen också hantera lastning och lossning enligt överstyrmans order samt assistera övrig träning och övningar ombord. Under fartygets framförande så navigerar styrmännen också, normalt delar överstyrman och de två 2:e styrmännen på varsin vakt. På längre resor så är det vanligt att tre styrmän delar på dygnet i tre, så att de arbetar 4 timmar och lediga i 8 timmar, där en fast övertid också måste göras varje dag. Det är också vanligt att man delar dygnet i två mellan två styrmän, som då jobbar 6 timmar och är lediga i 6 timmar. På färjor så gör de korta resorna att frivakterna ofta blir avbrutna av lastning, lossning, ankomster och avgångar.

Ro-pax fartyg utmärks av att de går mellan samma närliggande hamnar och att de därför inte har så långa sjöresor. Detta gör att sjömännen blir trötta som resultat av att den långa sömnen som kroppen är designad för blir avbruten av ankomster, avgångar, lastning och lossningar. Lastningarna varierar mellan att vara effektiva då väldigt lite tidsförlust kan noteras och att vara väldigt ineffektiva och utdragna. Under denna tid skulle man teoretiskt sett kunna utföra många andra uppgifter. Det går dessvärre inte i praktiken eftersom fokus måste ligga på lastningen som kan gå snett om den ansvariga missar ett moment. Lastningen och pressen att följa schemat för fartygets avgång gör det svårt att hinna med alla andra uppgifter som behöver utföras för att uppfylla alla krav från IMO, nationella lagar och rederierna.

Eftersom fartygen gör mellan 1-4 resor om dagen, kan det leda till att uppgifter och rutiner som checklistor och andra pappersnoteringar görs slentrianmässigt. Fartyg som fraktar passagerare har stort behov av en fungerande besättning, och en sådan är generellt sett större än en besättning på ett traditionellt fraktfartyg, samt att besättningen gör relativt korta törnar på grund av den höga arbetsbelastningen.

3.4 Dokument för en resa

Olyckor som Titanic och Exxon Valdes har varit drivande faktorer i framtagandet av konventioner som ska verka för säkerhet för sjömän, miljö, last och fartyg. Konventionerna leder till ökade krav på sjömännen, som utöver sina vanliga sysslor som vakthållning, lastning och lossning även måste utföra säkerhetsrutiner. Allt eftersom utvecklingen går framåt så införs nya krav för att säkerheten ska kunna garanteras, men när nya krav införs så kan de gamla kraven bli överflödiga och därför bli en onödig börda för sjömännen.

3.4.1 Myndighetsdokument

Myndighetsdokumenten som existerar idag är framtagna genom IMO, organisationen som skapar konventioner på internationell nivå. På nationell nivå har man i Sverige Transportstyrelsen som genom Sjöfartsverket reglerar sjöfarten och i delar av Sveriges lagar baseras på IMO konventionerna, vilka ses som minimikrav på nationell nivå.

3.4.1.1 Generellt om lagstiftande krav

IMO har ett stort register av regleringar och innefattar bland annat Safety Of Life At Sea (SOLAS), International Convention for the Prevention of Pollution From Ships (MARPOL), The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS koden), Search And Rescue Convention (SAR), Standards for Training, Certification and Watchkeeping (STCW) och Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG).

3.1.1.2 SOLAS

Säkerheten till sjöss regleras av SOLAS som är konventionen för säkerheten av människoliv. Genom den ges krav för fartygets konstruktion, utrustning och drift som går hand i hand med säkerheten ombord. Ett fartyg som förs under en viss flagg skall kontrolleras av dess flaggstat så att kraven uppfylls och certifikat utfärdas som bevis på detta. (International Maritime Organization, 2013a) I varje land som har antagit SOLAS-konventionen kan hamnstatsinspektörer när som helst gå ombord ett fartyg och utföra en hamnstatskontroll, vilket innebär inspektion av certifikat och utrustning som omfattas av certifikaten. (Institute of Chartered Shipbrokers, 2010) Vid eventuella brister kan inspektören hålla kvar fartyget i hamn, till dess att de åtgärdats. (International Maritime Organization, 2009a)

SOLAS innehåller tretton kapitel som alla fokuserar på olika aspekter av sjösäkerheten, de reglerar många obligatoriska certifikat. Ett av de obligatoriska certifikaten som utfärdas enligt SOLAS är Safety Management Certificate, vilket utfärdas för rederier med fartyg som omfattas av SOLAS Chapter IV och följer ISM koden. (International Maritime Organization, 2009b)

International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM koden) är en allmän standard för säkert framförande av fartyg samt förhindrandet av miljöförorening och skall förhindra person samt miljöskador. (International Maritime Organisation, 2013b)

SOLAS hänvisar även till koder som fungerar som obligatoriska riktlinjer. ISPS koden är till för samtliga SOLAS fartyg som definieras av SOLAS Chapter XI-2, Regulation 2. Det är utformat för att skydda fartyg ifrån avsiktliga hot, till exempel terrorism. (International Maritime Organization, 2013c)

SOLAS och ISPS koden tillämpar de engelska orden ”safety” och ”security” som båda kan översättas som säkerhet men för olika risker. Eftersom skillnaden är hårfin mellan orden i svensk mening, skulle definitionen av ”safety” passa bättre för säkerhet medan ”security” skulle stå för skydd. På så sätt kan skyddet appliceras på avsiktiga hot medan säkerheten tillämpas på olyckor på sjön. Syftet med regleringen är att bedöma och förhindra skyddsrisiker som förekommer på fartyg och i hamnanläggningar (Wengelin, M. 2005)

3.4.1.3 MARPOL

MARPOL konventionen existerar för att skydda miljön från negativ påverkan av sjöfarten genom utsläpp från fartyg och består av sex stycken annex med fokus på olika föroreningar.

Inom annex IV finns det till exempel reglerat att fartyg som omfattas av konventionen måste följa lagstiftningen, görs det ska ett certifikat (International Sewage Pollution Prevention Certificate) utfärdas av behörig myndighet. (International Maritime Organization, 2013d)

Ett annat viktigt dokument ombord är Garbage Record Book som styrs av MARPOLs Annex V, Regulation 9. Kravet på att föra en Garbage Record Book underlättar för ombordsanställda att kontrollera vart avfallet tar vägen och redovisa detta om det skulle uppstå problem med myndigheter i land.

Datum, tid, fartygets position, avfallskategori och mängd som lossats i land dokumenteras och signeras sedan av befälhavaren. (International Maritime Organization, 2013e)

3.4.1.4 Sveriges reglering

Sjöfartsverket verkar för att regeringens transportpolitiska mål efterföljs (SFS 2007:1161), medan Transportstyrelsen, är en reglerings och tillsynsmyndighet för sjöfarten (Prop. 2008/09:31). Tillsammans ansvarar myndigheterna för säkerhet, utveckling och hållbarhet inom svensk sjöfart.

Transportstyrelsen ska beakta kraven som ställs av IMO, därför baseras många av Sveriges regelverk på konventioner och rekommendationer från organisationen. Samtidigt bygger en stor del av de svenska sjösäkerhetsreglerna på Fartygssäkerhetslagen (2003:364) Ansvaret att följa regleringen ligger hos rederierna och sjömännen.

3.4.1.5 De valda kravens innebörd i praktiken

SOLAS Chapter III Regulation 8.3 innebär att samtliga SOLAS-fartyg alltid ska ha uppdaterade mönstringslistor, med anvisningar för vad varje besättningsman ska göra i händelse av nödsituation, uppsatta på tydliga platser omkring i fartyget. Kravet resulterar i att varje besättningsmans namn först måste uppdateras vid påmönstring och att den som ansvarar för listorna sedan behöver gå runt i fartyget och byta ut de gamla listorna mot nya på flera olika ställen. Listan ska som minst finnas uppsatt på fartygets brygga, maskinrum och besättningens bostadsutrymmen.

SOLAS Chapter III Regulation 19.5 innebär att SOLAS-fartyg måste i detalj dokumentera mönstringar, träning ombord och övningar som omfattar: att överge fartyget, brand och livräddningsutrustning. Eftersom att färjorna omfattas av SOLAS lagstiftning om passagerarfartyg ska övningar som omfattar brand och att överge fartyget ske med kortare intervall än andra fartyg i enighet med SOLAS Chapter III Regulation 30. Kravet säger att

övningarna ska genomföras varje vecka och därför måste också dokumenteringen av dem göras oftare, vilket ökar arbetsbelastningen.

3.4.1.6 Rederidokument och fartygsdokument

Inom landorganisationerna är det ibland viktigt att kunna ta del av viss information om fartygets drift och liknande, det kan leda till att det tas fram rederispecifika och fartygsspecifika dokument som behöver fyllas i och skickas till kontoren med jämna mellanrum. Ibland så kräver rederierna att checklistor ska fyllas i för att det ska vara enkelt att följa och redovisa att säkerhetsrutiner följs.

Till viss del så belastar rederierna sina egna sjömän med administrativa krav genom att be om samma information i flera olika format istället för att samarbeta med sina kollegor på kontoren och dela på informationen, vilket innebär mer omfattande arbete för landorganisationen men lättar upp för befälhavaren som istället kan fokusera på viktigare uppgifter.

3.5 Tidigare studier om administrativt arbete

Det har gjorts ett antal studier om administrativt arbete inom olika arbetsområden. Detta avsnitt går in på studier som gjorts inom sjöfarten och utfärdats av olika myndigheter, men också studier som genomförts inom andra sektorer.

3.5.1 Studier inom sjöfarten

Mellan 2011- 2013 har The Danish Maritime Authority (DMA) utfärdat ett flertal rapporter om administrativa bördor. Dels har det gjorts en studie på danska sjömän men man har även gjort en mer omfattande studie bland internationella sjömän från 59 olika nationaliteter. Syftet med undersökningen var att analysera olika tendenser som enligt sjömän ses som problematiska och till vilken omfattning, det vill säga uppskatta hur stor börda administrativa procedurer är för danska sjömän. (COWI, 2011). Den internationella rapporten har som syfte att kartlägga skillnader i aktiviteter som internationella sjömän uppfattar som administrativa bördor. (COWI, 2013a)

Danish Maritime Authority har definierat administrativa bördor enligt följande:

”administrative work which in the opinion of the seafarer is not adding value proportionate to the resources that the seafarer will have put into the work to comply with specific rules and requirements” (COWI 2013b, s.8)

Efter att ha observerat administrativt arbete kunde man konstatera att administrativa bördor är ett problematiskt område inom den internationella sjöfarten. Sjömännen anser att de många administrativa göromålen tillsammans blir väldigt komplicerade och tar upp mycket tid, men skapar inget direkt värde i arbetet. (COWI, 2013a) Mer än hälften av de deltagande sjömännen ansåg att administrativt arbete upprepas för ofta och att de tror att det finns potential till en nedskärning. Ungefär tre fjärdedelar av sjömännen ansåg att arbetsuppgifterna innehåller för mycket dokumentation och pappersarbete. Man menar därmed att pappersarbetet tar upp tid som borde gå åt sysslor med ett mer meningsfullt syfte

för att bidra till fartygets säkerhet. Majoriteten av de deltagande sjömännen ansåg att pappersarbete och dokumentation inte var bidragande till säker och effektiv framföring av fartyget. (COWI, 2013a)

Undersökningen ledde till observationer med resultat om sjömännens attityder gentemot administrativt arbete och avslutningsvis ledde observationerna till en plan för vidare utveckling. (COWI, 2013a) Syftet med planen är att inrikta sig på administrativa bördor och fortsätta förbättringen och utvecklingen inom den maritima sektorn. Planen föreslår att fokus skall fortsätta ligga på gott sjömanskap snarare än pappersarbete för att öka säkerheten ombord och man pekar på att rutinerna ombord borde bli färre för att reducera de administrativa bördorna. En fortsatt dialog är viktig mellan intressenter och ett större samarbete för att skapa goda förutsättningar för utveckling samt eventuell utveckling av digitala, mer snabbarbetade lösningar för att konsumera mindre tid på manuell dokumentation och pappersarbete. (COWI, 2013a)

En del observationer i DMAs rapporter indikerar bland annat att sjömännen vet att det är viktigt att följa lagstiftningen för att behålla säkerheten på en bra nivå, men det förekommer ändå klagomål på att de administrativa kraven har byggts på successivt med tiden och nu är för många och omfattande för att vara effektiva. (COWI, 2013b) Det observerades också att sjömännen inte uppfattade en specifik börda i sig som speciellt påfrestande, utan att alla olika regelverken tillsammans ligger till grund för den upplevda bördan. (COWI, 2013b) Många sjömän och redare anser att man får en motsatt verkan mot vad som var meningen med kravet från början (COWI, 2013b), eftersom att det resulterar i pappersarbete som tar tid och energi från primära uppgifter som förbättrar säkerheten. (Tang, L., Bhattacharya, S. 2012) (COWI, 2013b) Arbetsmängden som pappersarbetet innebär, gör också att officerarna tvingas avlägga tid från sina vakthållningar på bryggan och frivakter för att hinna med, vilket kan innebära farliga trafiksituationer samt att arbetstidslagar överskrids med utmattning som följd. (Tang, L., Bhattacharya, S. 2012) Den mest accepterade formen av administrativa krav kommer från övningar som behöver föras in i journaler och loggböcker, men ändå tycker två tredjedelar av de tillfrågade sjömännen i DMAs undersökning att kraven är överdrivna (COWI, 2013a), vilket gör att en del av befälen förfalskar inlägg i loggböcker. (Tang, L., Bhattacharya, S. 2012)

Redan 2003 fick Sveriges motsvarighet av DMA, Transportstyrelsen, i uppdrag av regeringen att göra en undersökning av myndigheters föreskrifter för att urskilja krav som är särskilt ansträngande. Detta gjordes med syfte att framföra åtgärder som kan minska de administrativa bördorna för diverse företag. Eftersom de existerande regelverken har uppkommit genom konventioner och andra överenskommelser på internationell nivå har man kommit fram till att Transportstyrelsens möjligheter att ändra eller ta bort existerande administrativa bördor är små. Representer från näringslivet fick bidra med egna åsikter kring bördorna och man kunde på så sätt ta reda på vart de existerande bördorna låg hos företagen. Utredningen resulterade i förslag på åtgärder för att minska de administrativa bördorna. (Sjöfartsverket, 2004)

En av de framtagna åtgärderna var bland annat att ta bort en kontrollista som fylls i innan passage genom Mälaren, Trollhätte- kanal och Väner, eftersom att det utifrån representanternas utsagor framgick att kravet sågs som en börda för fartygets besättning. Ett annat problem som blev tydligt var att trafikföreskrifterna inom sjöfarten var utspridda i flera olika dokument, som egentligen borde samlas i en enda föreskrift för att förenkla och minska den administrativa bördan. Dessutom föreslogs det att ett gemensamt rapportsystem skulle

utvecklas, där fartygen rapporterar informationen till ett och samma ställe för att samtliga intressenter skulle kunna ta del av den. Rapporteringsskyldigheten finns på så sätt kvar men fartygen behöver inte rapportera information om ankomst/avgång och gods till flera gånger eftersom att det skapar en onödig administrativ börda. (Sjöfartsverket, 2004)

3.5.2 Studier inom andra sektorer

Det har också gjorts undersökningar om möjligheten att reducera administrativt arbete inom andra sektorer än sjöfarten.

3.5.2.1 Studier av administrativa bördor bland forskare i USA

I USA har det uppmärksammats att administrativa bördor och dokumentation är onödigt tidskonsumerande bland forskare. Tid som i teorin i stället skulle kunna användas till reellt forskningsarbete.

The U.S. Federal Demonstration Partnership (FDP) som är en sammanslutning av statliga myndigheter, akademiska forskningsinstitutioner och politiska forskningsorganisationer som jobbar med statlig forskning, genomförde år 2007 en studie om reduktion av administrativa bördor inom forskningsarbete som finansieras av staten på några av landets största Universitet. 6081 forskare från USAs olika naturvetenskapliga institutioner deltog i undersökningen och resultatet antydde att aktiviteter i samband med statlig forskning skapar en börda för forskarna och är tidskrävande vilket resulterar i att mindre tid läggs på själva forskningen på institutionen. Studien visade att så mycket som 42 % av tiden lades på administrativt för och efterarbete. 95 % av forsknings deltagarna föreslog att om assistans av administrativt arbete erbjöds, kunde forskningsarbetet bli mer effektivt. (Decker, R. S et al., 2007)

3.5.2.2 Studier av administrativa bördor i Sverige

I Sverige har man uppmärksammat frågan om hur man kan förenkla reglering och problemet har skapat debatter i landet. Det finns företag som anser att de regelverk som måste tillämpas är för avancerade och att mycket av företagets resurser läggs på att efterfölja obligatoriska krav. Många länder har ingripit i frågan och satt upp en agenda för att minska de administrativa bördorna för diverse företag. Under 2003 gav därför Sveriges regering Tillväxtverket (NUTEK) i uppdrag att ta fram en metod för att mäta den administrativ börda som uppstår i företag p.g.a regelverk. (NUTEK, 2003)

3.5.3 Definitioner av administrativa bördor

Innebörden av administrativa bördor kan definieras på flera olika sätt. Man behöver till exempel särskilja innebörden av administrativa bördor och administrativa krav. Enligt BIMCO så definieras ett administrativt krav (administrative requirement) och en administrativ börda (administrative burden) enligt följande:

“Administrative requirement - an obligation in a mandatory IMO instrument to provide or retain information and data. Such obligations include the following:

- *Provide information to masters;*
- *Provide information to companies or owners;*
- *Provide information to the IMO;*
- *Provide information to Governments or Administrations;*
- *Keep record of information; and*
- *Display information on board ships.*

Administrative burden - an administrative requirement that is, or has become, unnecessary, disproportionate or even obsolete. “ (BIMCO, 2013)

BIMCO skiljer alltså på bördor och krav och menar därför att ett administrativt krav definieras som en börda när det har blivit föråldrat eller upplevs som onödigt.

Danish Maritime Authority (DMA) definierar administrativa bördor enligt följande:

”administrative work which in the opinion of the seafarer is not adding value proportionate to the resources that the seafarer will have put into the work to comply with specific rules and requirements” (COWIb, 2013, s.8)

DMA:s definition av en administrativ börda utgår från sjömännens uppfattning om att värdet i resultatet av ett krav inte står i proportion till ansträngningen som krävs för att utföra den

NUTEK:s definition av en administrativ börda:

”Med administrativ börda avses företagens kostnader för att upprätta, lagra eller överföra information eller uppgifter som föranletts av krav i lagar, förordningar och myndigheters föreskrifter eller anvisningar i allmänna råd. Med företag menas i detta sammanhang en juridisk eller fysisk person som bedriver näringsverksamhet.” (NUTEK, 2003, s.6)

Nutek väljer att ta med den ekonomiska aspekten i definitionen av en administrativ börda som avser kravet på att utföra uppgifter som uppkommit genom lagar och förordningar.

Denna studie har valt att använda sig av BIMCO:s definition av administrativa krav och bördor eftersom syftet med studien är att utreda administrativa bördor, samt se om det är möjligt att ändra, slå ihop eller ta bort regelverk som blivit föråldrade eller onödiga på grund av nya tillkommit.

4. Resultat

I detta avsnitt presenteras de resultat som den genomförda enkäten har genererat. Dessutom presenteras några av styrmännens egna exempel på administrativa bördor. Utav 26 tillfrågade styrmän på 13 fartyg, svarade 9 säkerhetsstyrmän. Detta innebär en svarsfrekvens på ca 35 %.

4.1 SOLAS Chapter III, Regulation 19.5

I denna del presenteras observationer gällande kravet i Regulation 19.5 som innebär att SOLAS fartyg skall dokumentera mönstringar, träning och övningar som görs i en loggbok ombord.

4.1.1 Är kravet en administrativ börda?

säkerhetsstyrmännens inställning till Regulation 19.5 visar att sju av nio respondenter ansåg att kravet om dokumentation av övningar inte var en administrativ börda för dem. (Diagram 1)

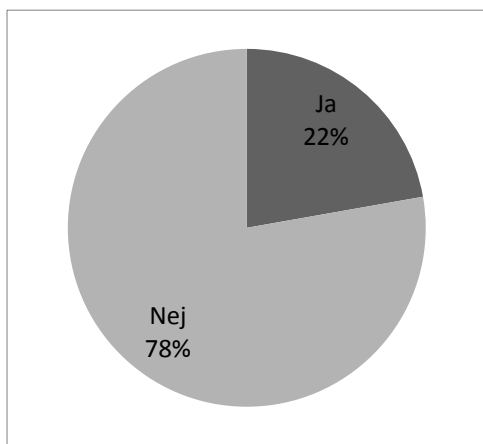


Diagram 1: Antalet respondenter som anser SOLAS Chapter III, Regulation 19.5 är en administrativ börda.

4.1.2 Hur ofta utförs uppgiften?

Samtliga respondenter angav att uppgiften utfördes varje vecka.

4.1.3 Hur lång tid tar det per gång att utföra uppgiften?

Medelvärde visade att det i genomsnitt tog 28,5 minuter att utföra uppgiften per gång. Standardavvikelsen för observationsvärdena var +/- 28,3 minuter. Enligt medianvärdet tog det 20 minuter per gång att genomföra uppgiften.

4.1.4 Är kravet viktigt?

Säkerhetsstyrmännen blev tillfrågade om de ansåg att kravet som ställs i Regulation 19.5 var viktigt. Samtliga av nio respondenter ansåg att kravet var viktigt.

4.1.5 Finns det önskemål om att ändra eller ta bort kravet?

Åtta av nio respondenter hade inga önskemål om att ta bort kravet, medan en av nio tyckte att kravet borde ändras för att minska tidsåtgången att följa det. Inga respondenter önskade att ta bort kravet helt.

4.2 SOLAS Chapter III, Regulation 8.3

Denna del framför resultaten som har samlats i enkäten gällande kravet i Regulation 8.3 som innebär att uppdaterade mönstringslistor skall finnas uppsatta på tydliga platser på SOLAS fartyg med anvisningar på vad som skall göras vid en nödsituation.

4.2.1 Är kravet en administrativ börda?

Två tredjedelar av de tillfrågade säkerhetsstyrmännen tycker att kravet i Regulation 8.3 inte kan beskrivas som en administrativ börda, medan en tredjedel hävdar att det är en administrativ börda.

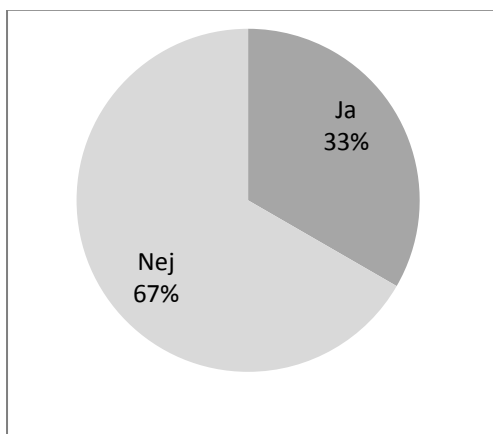


Diagram 2: Antalet respondenter som anser SOLAS Chapter III, Regulation 8.3 är en administrativ börda

4.2.2 Hur ofta uppdateras listan?

Två tredjedelar av styrmän utför uppgiften varje dag. Två av nio uppger att de utför den varje vecka och en av nio uppger att den endast genomförs årligen. (Diagram 3)

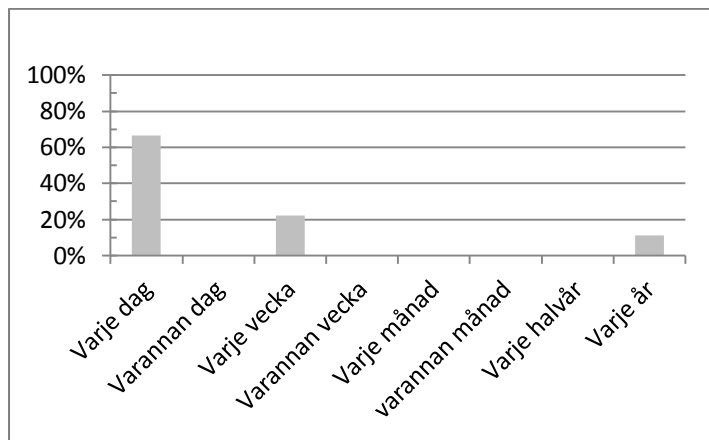


Diagram 3: Hur ofta mönstringslistan enligt SOLAS Chapter III, Regulation 8.3 uppdateras.

4.2.3 Hur lång tid tar det per gång?

Enligt enkätsvarens medelvärde tog det i genomsnitt 10 timmar och 26 minuter att utföra uppgiften, med en standardavvikelse på +/- 23 timmar och 28 minuter. Enligt medianvärdet så tog det 30 minuter att utföra uppgiften.

På grund av antaget mätfel uteslöts väldigt avvikande och orimliga svar, medelvärdet blev då 19 minuter med standardavvikelse på +/- 9 minuter. Medianvärdet i det justerade resultatet blev 17,5 minuter.

4.2.4 Är kravet viktigt?

Enligt enkätsvaren ansåg samtliga respondenter att kravet var viktigt.

4.2.5 Finns det önskemål om att ändra eller ta bort kravet?

Åtta av nio ville inte ta bort kravet, en av nio ansåg att kravet behövde ändras för att minska tidsåtgången att följa det.

4.3 Andra presenterade krav som upplevdes som administrativa bördor

Enkätens svar resulterade även i respondenternas egna observerade administrativa bördor som presenteras i detta avsnitt.

4.3.1 Rapporteringsplikt

Sjömännen skall vid varje avgång och ankomst till svensk hamn gå in på Safe Sea Net och registrera fartyget med uppgifter enligt Transportstyrelsens föreskrifter. Detta ansåg man vara onödigt då det tar ungefär 10 minuter per dag och ibland utförs upp till 4 gånger per dag.

Rapportering till landbaserade myndigheter samt att anmäla fartyget till fartygstrafikservice (VTS) ansågs också vara en administrativ börda då samma uppgifter efterfrågas men i olika rapporteringssystem.

4.3.2 Certifikat

Det ansågs att förnyande av certifikat och andra myndighetsrelaterade dokument tar onödigt lång tid att organisera innan man kan fylla i dessa. Eftersom certifikatet redan existerade ansågs det vara onödigt att göra detta igen.

Certifikathanteringen ansågs vara en administrativ börda då olika myndigheter, klass och försäkringsbolag efterfrågade samma uppgifter.

4.3.3 Tullistor

Ett annat förslag på ett obligatoriskt myndighetsdokument som upplevdes som en administrativ börda var tullistor som görs innan fartygets ankomst.

5. Diskussion

Diskussionsavsnittet har delats upp i resultatdiskussion, där samtliga observationer för Regulation 19.5, Regulation 8.3 och andra bördor diskuteras samt metoddiskussion där metodvalet reflekteras över och observationsvärdenas validitet och reliabilitet framförs.

5.1 Resultatdiskussion

Resultatdiskussionen är indelad i fyra moment som består av Regulation 19.5, Regulation 8.3, sjömännens egna förslag på krav som upplevs som administrativa bördor och generella observationer.

5.1.1 SOLAS Chapter III, Regulation 8.3

Avsnittet avhandlar kravet om mönstringslistor som ska sitta utplacerade på tydliga platser i fartyget.

Två tredjedelar av de svarande såg inte kravet om mönstringslistor som en börda, samtliga sjömän som svarade i enkäten ansåg att kravet var viktigt. Endast en av nio tyckte att kravet skulle ändras för att minska tidsåtgången, medan åtta av nio ansåg att kravet inte behövde ändras alls.

Resultatet pekar på att majoriteten av urvalet inte ser kravet som en börda eftersom samtliga svenska säkerhetsstyrmän på färjor anser att kravet är viktigt. Detta indikerar att urvalet inte ser något problem med att ha kvar kravet i sin helhet.

Resultatet i enkäten visade att tiden för utförandet av uppgiften tog ca 10 timmar och 26 minuter per gång, standardavvikelsen var +/- 23 timmar och 28 minuter.

Värdena var oerhört spretiga vilket framgår av standardavvikelsen som är mer än dubbelt så stor som själva medelvärdet men att den största delen av svaren var samlade inom intervallet 15-30 minuter. Tillsammans med den observationen och att medelvärdet och medianvärdet skildes åt extremt mycket drogs slutsatsen att det har skett något sorts mätfel. Anledningen att medelvärdet drog iväg så mycket var att 3 stycken värden i svaren på enkäten var oerhört mycket större än de resterande svaren.

Felvärdena i enkätsvaren kan bero på många olika faktorer. Vid frågorna i enkäten om tidsåtgång fanns det tre rutor där tidsvärderna skulle väljas, en för timmar, en för minuter och en för sekunder. Om några av respondenterna tagit fel bland rutorna och svarat i rutan för timmar istället för minuter skulle det orsaka stora förändringar i medelvärdet. Vissa respondenter kan på grund av de intensiva arbetsförhållandena på fartygen varit tvungna att svara på enkäten väldigt hastigt och slarvigt, med den goda intentionen att svara riktigt men ändå råkat välja fel kolumn att svara i.

Möjligtvis har frågan misstolkats och vissa respondenter svarat hur lång tid uppgifterna tar per vecka, månad eller år, istället för hur lång tid det tar per gång.

Eftersom att majoriteten av de svarande uppgav att uppgiften utfördes varje dag är det inte en orimlig teori, vilket också skulle kunna förklara varför några värden var orimligt höga. I det

fallet måste enkäten ses som problemet eftersom att den inte var tillräckligt bra utformad och gav utrymme för feltolkning av frågorna.

Det är möjligt att några respondenter har angett höga värden för att dra upp medelvärdet till en högre nivå, för att på så sett tvinga fram ett resultat som måste utredas vidare. Eftersom att det fanns andra möjligheter att ange att kravet ses som en börda, men som inte har utnyttjats av de svarande så har det konstaterats att teorin är orimlig.

När värdena som ansågs vara orimliga utesluts blev medelvärdet ca 19 minuter med en standardavvikelse på ca +/- 9 minuter, vilket är betydligt mindre och mycket mer samlat än det ojusterade resultatet. När det justerade resultatet också jämförts med det nya medianvärdet, som blev 17,5 minuter, så blev det tydligt att den stora spridningen som fanns tidigare i princip har eliminerats.

Även om tidsvärdena verkar orimliga behöver det inte betyda att dem är det, det finns en möjlighet att det ombord på vissa fartyg tar väldigt lång tid att utföra uppgiften. Eftersom att kandidaterna har förutspått att resultatet skulle mynna ut i värden inom ett visst intervall och därefter eliminerat orimliga värden, finns det risk att konfirmationsbiasen som uppstår förvränger resultatet.

Eftersom att en stor del av svaren ansågs vara orimliga bedömdes det olämpligt att använda mätvärdena. De ojusterade värdena utesluts på grund av att de var för spretiga och osammanhängande, medan de justerade utesluts eftersom att de på grund av bias inte kunde anses vara objektiva. Därför är ytterligare forskning nödvändig för att besvara frågan.

5.1.2 SOLAS Chapter III, Regulation 19.5

Avsnittet avhandlar kravet om dokumentering av mönstringar, övningar och ombordsträning i skeppsdagboken eller annan avsedd loggbok.

Sju av nio respondenter ansåg att dokumentationskravet, som enligt medelvärdet tog 28,5 minuter i veckan, inte var någon speciell börda och alla tyckte att kravet var viktigt. Det framgick också att majoriteten inte vill ändra eller ta bort bördan, endast en av nio ville ändra kravet för att minska tidsåtgången.

Resultatet indikerar att svenska styrmän på färjor inte ser kravet som en börda, samt att de flesta anser att kravet är viktigt. Det pekar också på att de flesta sjömännen inom avgränsningen inte vill ändra eller ta bort kravet, medan en ytterst liten del anser att det bör ändras för att minska tidsåtgången.

I enkäten ställdes inga uppföljningsfrågor om varför deltagarna svarat som de gjorde, därför finns det på grund av enkätens utformning inte några indikatorer som kan förklara resultatet. Det hade varit av intresse att ta reda på varför två av nio respondenter såg kravet som en börda, men endast en av dem ville ändra det för att minska tidsåtgången och den andra ville att det skulle vara kvar.

Sjöbefäl har en lång tradition av att dokumentera värden, datum och tider i olika loggböcker. Det finns en möjlighet att många sjömän känner en viss stolthet i att föra vidare traditionen, eller kanske bara har en hög tolerans för krav som har att göra med dokumentation i

loggböcker på grund av traditionstankar. Vilket skulle kunna förklara varför kravet som regleras i Regulation 19.5 inte ses som en börda av respondenterna.

En intressant aspekt som inte har tagits med i enkäten är hur lång erfarenhet de svarande hade, det kan därför inte dras några slutsatser om hur styrmän med olika erfarenhet ser på kravet. Det är inte orimligt att sjömännen ser på uppgiften olika beroende på hur många gånger de utfört den. Möjligtvis upplever de som utfört den många gånger att det är onödigt att göra den igen, eller så kanske de ser det ur den motsatta synvinkeln att de gjort det så många gånger att det går snabbt och sitter i ryggraden. På samma sätt är det möjligt att mer oerfarna styrmän som kanske inte har utfört uppgiften så många gånger och tycker att det är krångligt, eller så tycker de mer oerfarna befäl att det inte alls är speciellt upprepande och jobbigt eftersom att de inte har utfört den så många gånger än.

Det kan också vara så att de flesta verkligen tycker att uppgifterna inte är någon större börda, utan att det helt enkelt bara var en respondent som anser att kontrollerna av loggböckerna är onödiga och också projicerar de åsikterna på själva uppgiften.

Svaren från respondenterna om hur lång tid det tar att dokumentera övningar i loggbok visade ett medelvärde om 28,5 minuter och ett medianvärde på 20 minuter vilket var ett troligt resultat eftersom inga uppenbara mätfel kunde noteras. Det antogs därför att detta värde kunde användas som ett korrekt resultat för studien. Standardavvikelsen för medelvärdet låg på +/- 28,3 minuter, vilket tolkades som en ganska stor spridning.

Eftersom att det är omöjligt att veta varför värdena ser ut som dem gör, samt den stora spridningen i dem, är det inte möjligt att dra slutsatser om hur mycket tid som skulle kunna sparas vid ändring eller borttagning av kravet.

5.1.3 Generella observationer

Resultaten pekar på att majoriteten i den avgränsade populationen i studien inte ser kraven som enligt SOLAS Chapter III, Regulation 8.3 och 19.5 som administrativa bördor och att majoriteten anser att kraven bör finnas kvar i sin helhet.

Det är svårt att dra generella slutsatser om vad andra säkerhetsstyrmän inom andra populationer än passagerarfartyg tycker om kravet på dokumentering av övningar och dylikt, men eftersom att kravet om antal övningar är något lägre så går kravet om dokumentationen ner i proportion till det, vilket torde göra att sjömännen inte påverkas av kravet lika mycket som säkerhetsstyrmän ombord på passagerarfartygen. Det resonemanget i sig är ingen garanti att andra sjömän inte anser att det är en börda, men är ändå värt att nämnas.

På samma sätt är det svårt att dra generella slutsatser om vad andra säkerhetsstyrmän ombord på fartyg utanför den valda populationen tycker om kravet som reglerar mönstringslistor, men uppgiften som kommer med kravet behöver inte genomföras lika ofta på fartyg där besättningen inte byts ut lika ofta. Vilket också skulle kunna indikera att andra sjömän som påverkas mindre av kravet, inte skulle se det som en börda. Det kan å andra sidan också vara så att bördan upplevs som större i och med den brist på rutin som skulle kunna komma av att inte utföra uppgiften så ofta, och därför skulle innebära att sjömän utanför populationen skulle se kravet som ett större problem än de tillfrågade. Det är praktiskt taget omöjligt att dra en slutsats i frågan eftersom att den undersökta populationen var mycket begränsad.

Det är möjligt att dra slutsatser om hur resultatet kan spegla resten av populationen i handelsflottan, men det är inte möjligt att dra några slutsatser om orsaken till resultatets karaktär eftersom att enkäten inte utvecklades för att ta hänsyn till det. Vilket i efterhand kan ses som ett misstag, för att sådana slutsatser skulle vara oerhört intressanta för att veta vart det är viktigt att göra framtida studier om ämnet.

Det är också värt att nämna att eftersom det är så få respondenter i studien så kan det vara svårt att få ett rättvisande resultat. En av anledningarna till att svarsfrekvensen inte blev lika hög som önskat kan bero på att de som inte tycker om administrativa uppgifter också hoppade över att svara på enkäten eftersom att den upplevdes som en börda, vilket skulle resultera i en selektionsbias.

5.1.4 Andra bördor

Andra bördor som sjömännen föreslog innefattade rapportering till myndigheter, tullistor och certifikathantering, presenterades i studien men inga slutsatser kunde dras om huruvida hela populationer upplever de nämnda som administrativa bördor. Däremot kan sjömännens egna presenterade bördor vara intressanta för framtida studier inom ämnet. Det går också att konstatera att om enkäternas fokus hade legat på sjömännens egna administrativa bördor, hade det utmynnat i en intressantare studie med rättvisande material av vad som anses vara administrativa bördor av sjömännen själva.

5.2 Metoddiskussion

Metoden som valdes för denna studie tycktes till en början vara den bästa för att ta reda hur svenska säkerhetsstyrmän förhåller sig till de angivna kraven för att den valda populationen befann sig relativt långt bort då de flesta färjor opererar mellan hamnar i andra orter samt lite tid spenderas i hamn. Därför skulle utskick av enkäter underlätta för både kandidaterna och säkerhetsstyrmännen.

Att skriva ut enkäterna och åka till de utvalda fartygen för att distribuera dem skulle innebära att kandidaterna var tvungna att förbruka stora ekonomiska resurser och mycket tid, vilket ansågs mycket olämpligt. Miljömässigt var det inte heller ett bra val eftersom att det fanns andra lämpliga hjälpmedel som kunde distribuera enkäten via internet. Att skriva ut och ta med sig enkäten till varje individuellt fartyg skulle göra det lättare att få in svar, eftersom att svarande ofta har en tendens att ta sig tiden när någon står i person och väntar. Nackdelarna med att skicka ut enkäten via internet bedömdes vara mindre än nackdelarna med att distribuera den personligen, samtidigt som det också bedömdes möjligt att få tillfredställande svar i båda alternativen.

Om frågorna hade gjorts klarare är det möjligt att resultaten kring tidsåtgången hade sett ut annorlunda och varit mindre utspridda, vilket kanske hade lett till att någon sorts slutsatts hade kunnat dras. Det problematiska med enkäten var att det inte fanns möjlighet att få förklaringar av de svarande och diskutera ämnet med dem på en djupare nivå, det hade antagligen varit bäst att tillämpa en mer omfattande enkät, samt kompletterande intervjuer. Dessutom hade man kunnat göra egna observationer och mätningar på hur lång tid det tar att utföra dokumenten ombord. Vilket förmodligen skulle eliminera problemen med de spretiga värden som uppkom i den genomförda studien, och gjorde att det inte gick att dra slutsatser om huruvida tid skulle kunna sparas genom att ta bort eller ändra kraven. Trots alla teorier om

varför svaren varierade är det omöjligt att beskriva den exakta orsaken eftersom att enkäten inte innehöll några uppföljningsfrågor hur värdena togs fram, vilket däremot lätt skulle kunna göras i intervjuer. Att göra egna mätningar ställer höga krav på planering och ett väl fungerande samarbete med rederier som undersöks.

Enkäterna skulle kunna fokusera på förslag från sjömännen som då skulle ge en god insikt i vilka krav som upplevs som mest belastande, istället för att välja ut några som man sedan undersöker. På så sätt skulle intervjuerna kunna utgå från förslagen som sjömännen själva gett, varpå en djupare analys skulle kunna genomföras. Samtidigt skulle intervjuerna kunna fungera som kontroller för hur rättvisande enkätsvaren var. Att genomföra intervjuer ställer höga krav på planering eftersom att befälens arbetsuppgifter medan fartyget är i hamn innebär intensivt arbete. Om enkäten gjordes mer omfattande där erfarenheten hos de svarande togs hänsyn till skulle antagligen intressanta slutsatser vara närmre till hands.

5.2.1 Validitet och reliabilitet

Det lilla antalet respondenter gjorde att det med stor sannolikhet inte har en speciellt hög reabilitet, eftersom att en större tillfrågad mängd oftast är mer representativ för populationen. Användandet av en kort enkät gjorde att frågorna inte möjliggjorde för respondenterna att utveckla svaren och förklara dem, vilket möjligtvis kunnat göra att svaren får lägre reabilitet på grund utav att inga slutsatser kunnat dras om varför resultatet ser ut som det gör.

Personerna som svarade på enkäten kan ha haft olika definitioner på begreppet administrativ börda, vilket gör att de i sina svar kan ha svarat på något annat i enkäten än det som undersöktes. För att utesluta biasen som uppstår på grund av applicering av egna definitioner, borde definitionen som användes av kandidaterna förklarats i foljebrevet eller inuti enkäten.

Det är inte heller omöjligt att tänka sig att en minnesbias kunnat spela in på resultatet av enkäten, eftersom att det förmodligen inte är så vanligt att personer alltid kommer ihåg hur lång tid en specifik uppgift tar och därför bara svarar med ett närliggande värde. Människor har också olika uppfattning om tid och att det antagligen inte är så vanligt att ta tiden för utförande av uppgifter, vilket också kan förklara varför standardavvikelsens värde. Det är också möjligt att samtliga svaranden tog tiden på hur lång tid det tog att utföra sina uppgifter och att det bara tog olika lång tid för dem.

5.3 Miljömässiga och etiska aspekter

Ropax-trafiken är mycket viktig för svensk import, export, turism och ekonomi. Det har uppmärksammats många gånger att nästan samtliga transportmedel som finns påverkar miljön negativt, sjöfarten är ett av de transportmedel som har lägst miljöpåverkan relativt till mängd transporterad last. Det vore etiskt problematiskt om administrativa arbetsuppgifter skulle gå ut över tiden och uppmärksamheten som krävs för fartygets säkra framfart, eller till exempel sjömännens lagstadgade lediga tid. Vilket i sin tur skulle kunna leda till att sjöfarten ses som mindre säker och kanske tvinga last mot landbaserade och mindre miljövänliga transportmedel.

Det är mycket positivt att IMO har uppmärksammat att administrativa bördor existerar ombord på fartygen och att ämnet undersöks är helt klart ett steg i rätt riktning. Det är däremot inte säkert om organisationen kommer komma fram till att de bör ändra några krav än, och om de gör det kommer arbetet antagligen att ta mycket lång tid som de flesta andra åtgärder inom IMO gör.

6. Slutsatser

SOLAS Chapter III, Regulation 19.5, som omfattas av dokumentation för övningar ombord, anses inte vara en administrativ börda då samtliga säkerhetsstyrmän tycker att kravet är viktigt och i generella drag vill de därför inte ändra eller ta bort kravet för att minska på bördan eller tidsåtgången för genomförandet av det.

SOLAS Chapter III, Regulation 8.3, som omfattas av att mönstrings listor skall finnas på tydliga platser i fartyget, anses inte heller vara en administrativ börda, trots att det framgick att de flesta efterföljde den varje dag. Samtliga säkerhetsstyrmän anser att kravet är viktigt och majoriteten vill därför inte heller ta bort eller ändra på kravet.

Tidsbesparingsfrågan har inte kunnat besvaras i studien eftersom att enkäten resulterade i spretiga värden för tidsåtgången av dokumentationen. Därmed ansågs det att det inte var möjligt att gå vidare i studierna kring frågan.

6.1 Framtida forskning

Trots att studien kom fram till ett negativt resultat gällande de två regleringarna, kan man fastslå att problemet med administrativa bördor existerar. Genom sjömännens egna utsagor upplevs rapporteringen av uppgifter till myndigheter, certifikathanteringen och tullistor som administrativa bördor och bör ses över i framtiden. Vidare studier om de nämnda bördorna kan bli aktuella för att åtgärda problematiken med administrativa bördor till sjöss.

Referenser

Bell, J. (2000) *Introduktion till forskningsmetodik*. Buckingham: Open University Press

International Maritime Organization (2013a) *Member States, IGOs and NGOs*.

<http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx> (25 Nov, 2013)

BIMCO (2013) *Definitions*. (<http://administrativeburdens.bimco.org/definitions.php> (10 Okt, 2013)

Borg, B., Beskow, U., Börjesson, D., Fröberg, B., Horck, J., Kwick, P-Å., Lundström, B., Moberg, A., Nilsson, P-A., Samuelsson, D., & Tornblad, J. (2007) *Lärobok i Sjömanskap*. Försvarsmakten

Council of Supply Chain Management Professionals (2013) *CSCMP Supply Chain Management*. <http://cscmp.org/about-us/supply-chain-management-definitions> (12 Nov, 2013)

Danish Maritime Authority (2011) *From craft to control*.

http://www.dma.dk/SiteCollectionDocuments/Publikationer/DrafTechnicalReport_19122011.pdf (18 Sep. 2013)

Danish Maritime Authority (2013a) *Survey on administrative burdens among international seafarers*.

<http://www.dma.dk/Publications/Documents/SurveyAmongInternationalSeafarers.pdf> (18 Sep. 2013)

Danish Maritime Authority (2013b) *Administrative burdens in the maritime sector*.

<http://www.dma.dk/Publications/Documents/SummaryReport.pdf> (18 Sep, 2013)

Decker, R. S., Wimsatt, L., Trice, A. G., & Konstan, J. A. (2007). A profile of federal-grant administrative burden among Federal Demonstration Partnership faculty. http://www.iscintelligence.com/archivos_subidos/usfacultyburden_5.pdf (20 Okt, 2013)

Institute of Chartered Shipbrokers (2010) *Ship Operations and Management*. Edinburgh: Witherby Seamanship International Ltd.

International Maritime Organization (2009a) *General Provisions*. SOLAS Consolidated Edition 2009. S.24. London: International Maritime Organization

International Maritime Organization (2009b), *Management for the safe operation of ships*. SOLAS Consolidated Edition 2009. s.298. London: International Maritime Organization

International Maritime Organization (2009c), *Life-saving appliances and arrangements*. SOLAS Consolidated Edition 2009. s.210. London: International Maritime Organization

International Maritime Organization (2009d), *Life-saving appliances and arrangements*. SOLAS Consolidated Edition 2009. s.205. London: International Maritime Organization

International Maritime Organization. (2011) *Periodic Review of Administrative Requirements in Mandatory IMO Instruments*. http://administrativeburdens.bimco.org/pdf/imo_res_a_1043-27.pdf (2 Okt, 2013)

International Maritime Organization (2013a) *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*.
[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (18 Nov, 2013)

International Maritime Organization (2013b) *Safety management*.
<http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/Default.aspx>. (18 Nov, 2013)

International Maritime Organization (2013c) *SOLAS XI-2 and the ISPS Code*
http://www.imo.org/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx (18 Nov, 2013)

International Maritime Organization (2013d) *Pollution Prevention*.
<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Pages/Default.aspx> (19 Nov, 2013)

International Maritime Organization (2013e) *Prevention of Pollution by Garbage from Ships*.
<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Garbage/Pages/Default.aspx> (19 Nov, 2013)

Kylén, J-A. (2004) *Att få svar*. Stockholm: Bonniers

Lumsden, K. (2011) *Logistikens Grunder*. Andra upplagan. Lund: Studentlitteratur.

NUTEK (2003) *Mätning av företagens administrativa börda*.
http://www.nnr.se/assets/files/ovrigt/Huvudrapport_matning_admin_borda_040510.pdf (30 Okt , 2013)

Proposition 2008/09:31. *Transportstyrelsen och dess verksamhet*. Stockholm: Näringsdepartementet

SFS 1994:1009. *Sjölagen*. Stockholm, Justitiedepartementet

SFS 2003:364. *Fartygssäkerhetslag*. Stockholm, Justitiedepartementet

Sjöfartsverket (2004) *Uppdrag att göra en genomgång av regelverk m.m. i syfte att minska den administrativa bördan för företag*. http://www.sjofartsverket.se/upload/Listade-dokument/Rapporter_Remisser/SV/2004/0101-03-17168.pdf (10 Okt, 2013)

Statistiska Centralbyrån (2013) *Export till våra 30 största handelspartner*.
http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Handel-med-varor-och-

tjanster/Utrikeshandel/Utrikeshandel-med-varor/7223/2013M08D/Export-till-vara-30-storsta-handelspartner/ (15 Nov, 2013)

Tang, L., Bhattacharya, S. (2012) *Fatigued for safety? Supply chain occupational health and safety initiatives in shipping*. Plymouth: Plymouth University. (International Shipping and Logistics, School of Management), Cardiff: Cardiff University. (Seafarers International Research Centre, Cardiff School of Social Sciences)

Wengelin, M. (2005) *Fångad i nätet- den svenska hamnen och ISPS koden*. Lund: Lunds Universitet (Institutionen för Service Management)

Bilagor

Bilaga 1- Enkät

Administrativa bördor ombord

*Obligatorisk

1. Är SOLAS 1974 Regulation III/19.5 en administrativ börda för dig? *

Datum för musters, detaljer om abandon ship-, brand- och livräddningsövningar ska föras i loggbok. Om en övning inte hålls ska omständigheterna antecknas i loggboken.

Markera endast en oval.

- ☐ Ja
☐ Nej

2. *

Hur ofta utför du uppgiften?

Markera endast en oval.

- ☐ Varje dag
☐ Varannan dag
☐ Varje vecka
☐ Varannan vecka
☐ Varje månad
☐ Varannan månad
☐ Varje halvår
☐ Varje år

3. *

Hur lång tid tar det per gång?

Exempel: 04:03:32 (4 timmar, 3 minuter, 32 sekunder)

4. *

Är kravet viktigt?

Markera endast en oval.

- ☐ Ja
☐ Nej

5. *

Finns det önskemål om att ändra eller ta bort kravet?

Markera endast en oval.

- ☐ Nej
☐ Ändra (för att minska tidsåtgång)
☐ Ta bort

6. Anser du att SOLAS 1974 Regulation III/8.3 är en administrativ börda? *

Muster lists med besättningens uppgifter vid nödsituationer och detaljer om general alarm osv, ska finnas utplacerade på tydliga platser i fartyget.

Markera endast en oval.

☐ Ja

☐ Nej

7. *

Hur ofta uppdaterar du listan?

Markera endast en oval.

☐ Varje dag

☐ Varannan dag

☐ Varje vecka

☐ Varannan vecka

☐ Varje månad

☐ Varannan månad

☐ Varje halvår

☐ Varje år

8. *

Hur lång tid tar det per gång?

Exempel: 04:03:32 (4 timmar, 3 minuter, 32 sekunder)

9. *

Är kravet viktigt?

Markera endast en oval.

☐ Ja

☐ Nej

10. *

Finns det önskemål om att ändra eller ta bort kravet?

Markera endast en oval.

☐ Nej

☐ Ändra (för att minska tidsåtgång)

☐ Ta bort

11. Har du ett eget exempel på en myndighetskrävande börda?

Om du svarar ja kommer det fram en sida där du får chansen att ge uttryck för en uppgift som du ser som en onödig administrativ börda. Har du ingen börda som stör dig eller inte vill svara går det bra att svara nej och lämna in enkäten.

Markera endast en oval.

☐ Ja

☐ Nej Sluta fylla i det här formuläret.

12. Ge en kort förklaring för bördan

13. Hur ofta utför du uppgiften?

Markera endast en oval.

4 ggr/dag

3 ggr/dag

2 ggr/dag

1 gång/dag

3 ggr/vecka

2 ggr/vecka

1 gång/vecka

2 ggr/månad

1 gång/månad

2 ggr/år

1 ggr/år

14. Hur lång tid tar det per gång?

Exempel: 04:03:32 (4 timmar, 3 minuter, 32 sekunder)

15. Är kravet viktigt?

Markera endast en oval.

Ja

Nej

16. Finns det önskemål om att ändra eller ta bort kravet?

Markera endast en oval.

Nej

Ändra (för att minska tidsåtgång)

Ta bort