

# CHALMERS



## Intendenturpersonalens syn på säkerhetsarbetet ombord på ett passagerarfartyg i färjetrafik *Examensarbete inom Sjökaptenprogrammet*

Egil Nordström  
Magnus Lindeberg

Institutionen för sjöfart och marin teknik  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, år 2013  
Rapportnr. SK-13/139



RAPPORTNR. SK-13/139

Intendenturpersonalens syn på säkerhetsarbetet  
ombord på ett passagerarfartyg i färjetrafik

EGIL NORDSTRÖM  
MAGNUS LINDEBERG

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

## **Intendenturpersonalens syn på säkerhetsarbetet ombord på ett passagerarfartyg i färjetrafik**

The catering personnel's approach to safety on board a passenger vessel in ferry service

EGIL NORDSTRÖM  
MAGNUS LINDEBERG

© EGIL NORDSTRÖM, 2013.

© MAGNUS LINDEBERG, 2013.

Rapportnr. SK-13/139  
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, år 2013

# Intendenturpersonalens syn på säkerhetsarbetet ombord på ett passagerarfartyg i färjetrafik

EGIL NORDSTRÖM

MAGNUS LINDEBERG

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

## SAMMANFATTNING

Intendenturpersonalens roll i säkerhetsarbetet ombord på svenskflaggade passagerarfartyg i färjetrafik är idag viktigare än någonsin. Deras ansvar för säkerheten har ökat tack vare förändrade regelverk som berott på bl.a. förödande färjekatastrofer. Förutom tekniska brister fokuserar regelverken idag även på ledningssystem och mänskliga faktorer. En väl fungerande organisation ställer allt större krav på hela besättningens kompetens och personliga engagemang i säkerhetsarbetet.

Tidigare forskning om fartygs säkerhetsorganisation pekar på en diskrepans mellan intendentur- och driftavdelningens uppfattning om säkerhetsarbetet ombord. Driftavdelningen anser sig i många fall ha tolkningsföreträde i säkerhetsfrågor. Med bakgrund av det här har rapporten för avsikt att undersöka intendenturpersonalens syn på säkerhetsarbetet med utgångspunkt från frågeställningarna: hur uppfattar och motiveras intendenturpersonalen till säkerhetsarbetet och hur uppfattar de säkerhetsövningarna.

Resultatet i rapporten bygger på en kvalitativ undersökning, där intendenturpersonal från olika avdelningar på ett svenskflaggat passagerarfartyg, har intervjuats om sin syn på säkerhetsarbetet ombord. Resultatet från undersökningen visade att personalen hade en positiv uppfattning om säkerhetsarbetet och ett stort engagemang i säkerhetsfrågor. Att säkerhetsövningarna utformas och är trovärdiga och realistiska påverkar besättningens syn på säkerhetsarbetet i positiv riktning. Det är också viktigt med dialog och analys kring säkerheten och att besättningen vågar ställa frågor vid tveksamheter och upplevda problem, i syfte att ständigt utveckla och förbättra säkerheten ombord.

**Nyckelord:** säkerhet, intendenturpersonal, säkerhetsorganisation, säkerhetsarbete, utrymning, säkerhetsövningar, evakuering

# **The catering personnel's approach to safety on board a passenger vessel in ferry service**

EGIL NORDSTRÖM

MAGNUS LINDEBERG

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

## **ABSTRACT**

Today, the catering personnel are an essential part of the safety organization on board Swedish passenger vessels in ferry services. Their responsibilities for the safety on board have increased in connection with the changes in regulations made on the shipping industry. These changes have been mostly related to human factors and structural leadership in the last 25 years.

A well-functioning safety organization requires competence and commitment from every individual. Previous researches on Swedish passenger ferries concerning the safety organization have raised issues regarding the catering personnel's perception of the safety on board. Earlier studies indicate a discrepancy between the catering personnel and the ships' operations department regarding the perception of safety and the preferential right to interpretation of safety on board.

With the following research questions the report intends to examine the catering personnel's approach to safety. What is their perception of, what motivates them to, and what are their feelings towards; being involved in the safety organization on board?

The result of this report is based on a qualitative survey carried out on board a Swedish passenger vessel. Personnel from different parts of the catering department were interviewed. The results concluded that the catering personnel have a positive perception of the safety and that their commitment towards safety applies on an individual basis. To encourage the personnel's view of safety in a positive direction, the design and credibility of the safety drills is an important factor. Asking questions and having an open dialogue are also important.

**Keywords:** safety, catering personnel, safety management, safety work, evacuation, safety drills

## FÖRORD

Ett varmt tack riktas till samtliga medverkande informanter. Vidare vill författarna tacka handledare Margareta Ljung, som har uppmuntrat till ämnesvalet och varit ett stort stöd under arbetet.

Göteborg, december år 2013

Egil Nordström

---

Magnus Lindeberg

---

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING .....	I
ABSTRACT .....	II
FÖRORD .....	III
INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....	IV
FIGURFÖRTECKNING .....	VII
TABELLFÖRTECKNING .....	VII
FÖRKORTNINGSREGISTER .....	VIII
1. INLEDNING .....	1
1.1 Syfte .....	1
1.2 Frågeställningar .....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
1.4 Bakgrund .....	2
2. TEORI .....	4
2.1 Innebörden av ordet säkerhet .....	4
2.2 Den organisationella strukturen ombord .....	5
2.2.1 Intendenturpersonalens storlek och arbetsuppgifter .....	5
2.3 Praktikgemenskapen ombord .....	6
2.4 Motivation till engagemang för säkerhetsarbetet ombord .....	7
2.5 Genus ombord på passagerarfartyg .....	8
2.6 Utrymnings- och evakueringsorganisationen ombord .....	8
2.6.1 Utrymningschefen .....	9
2.6.2 Informationsgruppen .....	9
2.6.3 Utrymningsgruppen .....	9
2.6.4 Återsamlingsgruppen .....	9
2.6.5 Samaritgruppen .....	10
2.7 Evakueringsprocessen ombord på passagerarfartyg .....	10
2.7.1 Evakueringssystemen ombord på passagerarfartyg .....	11
2.8 Styrande regler och föreskrifter för sjöfarten .....	13
2.8.1 International Maritime Organization .....	13
2.8.2 Information om SOLAS .....	13



2.8.3	Utvecklingen av ISM-koden och implementeringen ombord .....	14
2.8.4	Utbildningskrav för intendenturpersonal .....	15
2.8.5	Den svenska tillsynsmyndigheten för sjöfarten .....	15
2.8.6	Säkerhetsövningar gällande utrymning och evakuering .....	15
3.	METOD.....	17
3.1	Metodval.....	17
3.2	Urvalsprocessen .....	17
3.3	Metodanalys .....	17
3.4	Studiens genomförande .....	18
4.	RESULTAT .....	19
4.1	Presentation av informanterna.....	19
4.2	Säkerhetsarbetets utförande och synen på säkerhetsorganisationen .....	19
4.2.1	Anledningar till att informanterna känner trygghet.....	19
4.2.2	Informanternas syn på radiokommunikationen ombord .....	20
4.3	Uppfattningen av övningarna ombord.....	21
4.3.1	Informanternas syn på schemaläggandet av säkerhetsövningarna.....	21
4.3.2	Informanternas syn på säkerhetsövningarnas utformning.....	22
4.4	Motivation till att utföra säkerhetsarbetet ombord .....	23
4.4.1	Informanternas motivering till säkerhetsarbetet.....	23
4.4.2	Den allmänna uppfattningen om motivation ombord.....	24
5.	DISKUSSION .....	25
5.1	Resultatdiskussion.....	25
5.1.1	Diskrepansen mellan intendentur- och driftavdelningen.....	25
5.1.2	Krav på individen som en del av säkerhetsorganisationen.....	26
5.1.3	Att vara en bidragande del i säkerhetsorganisationen .....	27
5.1.4	Fördelar med intendenturpersonalen .....	27
5.1.5	Övningarnas utformning och relevans .....	27
5.2	Metoddiskussion.....	28
5.2.1	Primärdata .....	28
5.2.2	Sekundärdata .....	29
5.2.3	Rapportens validitet och reliabilitet .....	29
5.2.4	Etiska aspekter med rapporten .....	29

6. SLUTSATSER .....	30
6.1 Rapportens slutsatser utifrån frågeställningarna .....	30
6.2 Förslag på fortsatt arbetet inom området.....	30
7. REFERENSER.....	31
BILAGOR .....	33
1 Brev om godkännande till medverkan i undersökningen.....	33

## FIGURFÖRTECKNING

<i>Figur 1. Organisationen ombord (Eldh, 2004) .....</i>	<i>5</i>
<i>Figur 2. En procentuell fördelning av bemanningsgrupper i svenska handelsflottan år 2011 (Transportstyrelsen, 2011) .....</i>	<i>6</i>
<i>Figur 3. Tolkning av Maslows Behovstrappa (Blomquist, Åkesson, Röding, 2010).....</i>	<i>7</i>
<i>Figur 4. Säkerhetsorganisationen vid en utrymning(Eldh, 2004).....</i>	<i>9</i>
<i>Figur 5. Utrymningsfasen ombord på ett passagerarfartyg .....</i>	<i>11</i>
<i>Figur 6. Evakueringsystemen ombord på ett passagerarfartyg .....</i>	<i>12</i>

## TABELLFÖRTECKNING

<i>Tabell 1. Presentation av informanterna .....</i>	<i>19</i>
--	-----------

## FÖRKORTNINGSREGISTER

IMO	The International Maritime Organization
ISM	The International Safety Management Code
L-ABC	Location – Airways Breathing Circulation
MES	Marine Evacuation System
MSC	The Maritime Safety Committee
SMS	Safety Management System
SOLAS	The International Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling

# 1. Inledning

Fartygsorganisationen ombord på svenska passagerarfartyg kan delas upp i två delar: intendenturavdelningen (servering, städ, information, kök och butik) och driftavdelningen (däck och maskin). Flera tidigare studier om intendenturens roll i säkerhetsarbetet har påvisats att det finns en diskrepans mellan avdelningarnas uppfattning om säkerhetskulturen (Ek, Akselsson, 2005). Dessutom har driftavdelningen tolkningsföreträdare i säkerhetsarbetet ombord (Eldh, 2004).

Utredningarna från branden ombord på Scandinavian Star (1990) och Estonia-katastrofen (1994) visade att intendenturpersonalen spelat en obetydlig roll vid utrymningarna och att dessa uppvisar passivitet i säkerhetsarbetet (Norwegian Maritime Authority, NMA, 1991; Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen, JAIC, 1998).

Säkerhetsarbetet ombord på fartyg har genomgått stora förändringar de senaste 25 åren. Olyckor har utmynnat i förändringar i olika regelverk från ”The International Maritime Organization” (IMO) (IMO, 2013b). ”The International Ship Management – Code” (ISM-koden) har haft störst inverkan på säkerhetsorganisationen och säkerhetskulturen ombord sedan den implementerades år 1998 (ISM-koden, 2010).

Intendenturpersonalen på svenska passagerarfartyg i färjetrafik har idag en viktig roll i säkerhetsarbetet ombord. Att vara en del av säkerhetsorganisationen ombord ställer helt andra krav på personalen än på motsvarande arbetsplats iland. Varje individ måste ha kontroll på de arbetsuppgifter som tillhör säkerhetspositionen. Personalen måste vara kompetent i sin uppgift, samt engagerad och motiverad till säkerhetsarbetet ombord (ISM, 2010).

När samtliga passagerare ska evakueras från fartyget under en relativt kort tid, ställs det alltså höga krav på besättningen. Den här rapporten ska därför undersöka intendenturpersonalens syn på det förebyggande säkerhetsarbetet ombord. Den ska också klargöra vad som motiverar och engagerar personalen i säkerhetsarbetet.

## 1.1 Syfte

Den här rapporten syftar till att undersöka intendenturens syn på säkerhetsarbetet ombord på ett svenskflaggat passagerarfartyg i färjetrafik. Fokus med rapporten är att undersöka hur den enskilda individen från intendenturavdelningen uppfattar säkerhetsarbetet ombord.

## 1.2 Frågeställningar

Följande frågeställningar ska rapporten belysa:

- Hur uppfattar intendenturpersonalen säkerhetsarbetet ombord?
- Vad motiverar till intendenturpersonalens engagemang för säkerhetsarbetet ombord?
- Hur uppfattar intendenturpersonalen säkerhetsövningarna ombord?

## 1.3 Avgränsningar

Studien utfördes ombord på ett svenskflaggat Ro-ro passagerarfartyg i färjetrafik under hösten år 2013. Däck- och maskinavdelningens syn på säkerhetsarbetet vid en utrymning och evakuering ombord på fartyget exkluderades d.v.s. enbart personal från intendenturavdelningen ombord deltog i undersökningen.

## 1.4 Bakgrund

Förändringar i regleringen av sjöfartsindustrin har en stark koppling till inträffade olyckor. När det gäller säkerheten ombord har passagerarfartygsolyckor varit styrande i förändringsarbetet. ”The International Convention for the Safety of Life at Sea” (SOLAS), som skapades 1914 efter den tragiska olyckan med Titanic, är ett exempel. Fokus på tekniska aspekter och brister vid olyckor har kontinuerligt bidragit till en rad förbättringar och förändringar i SOLAS fram till idag (SOLAS, 2009).

Allvarliga olyckor har länge ansetts bero på tekniska brister (som för få livbåtar på Titanic), men utredningar från allvarliga färjekatastrofer sedan slutet av 1980-talet, har påvisat att den mänskliga faktorn och ledningen ofta varit involverad i olyckans omfattning (IMO, 2013a). Utredningen från både Scandinavian Star och Estonia ledde till en rad diskussioner om säkerheten på passagerarfartyg. Förlisningen av Estonia ledde till en rad förbättringar i säkerheten ombord och ingen svensk haverirapport har tidigare väckt så stort intresse bland befolkningen (Eldh, 2004). I haverirapporterna från båda katastroferna konkluderades att intendenturen spelat en obetydlig roll vid utrymningarna och att de visat passivitet i sina skyldigheter (JAIC, 1998) (NMA, 1991).

Evakueringsförloppet påverkas av en rad faktorer. Besättningen måste inneha grundläggande kunskaper för hur passagerarfartyget ska evakueras. Det är också nödvändigt att besättningen agerar under ett bra ledarskap, där rätt attityder framhävs som motiverar till att vara aktiv under säkerhetsövningarna ombord (Lundh, et al., 2010). När ett passagerarfartyg med ett stort antal passagerare ska evakueras är händelseförloppet centralt för ett lyckat resultat. Tidigare forskning inom evakuering ombord på passagerarfartyg har fokuserat mer på tekniska lösningar än det mänskliga utförandet (Tsyckova, 2000). På senare år har artiklar publicerats som berör säkerheten och säkerhetskulturen ombord på passagerarfartyg.

Christer Eldhs avhandling från 2004 handlar om hur man hanterar säkerheten på ett passagerarfartyg. Studien visade att fartyget och dess säkerhetsorganisation utgick från personalkategorierna. De olika avdelningarnas praktikgemenskaper bevarades istället för att kunskapen breddades mellan grupperna. Man kom också fram till att enskilda individers kompetens och kunskap inte välkomnades. En studie från 2005 belyste säkerhetskulturen ombord på sex svenska passagerarfartyg i internationell trafik och påvisade att befälen hade en mer positiv uppfattning om säkerhetskulturen än övrig besättning. Studien kom också fram till att det var samtliga besättningsmedlemmar som satte standarden och kvaliteten på säkerhetsarbetet. Deras samlade kunskaper, attityder och beteende definierade säkerhetskulturen ombord (Ek, Akselsson, 2005).

Vid en evakuering är besättningen ansvarig för att analysera svårigheten i situationen, larma och vägleda passagerarna i processen och hantera evakueringsutrustningen (Poole, 2000). Varje enskild besättningsman på svenskflaggade passagerarfartyg har en specificerad säkerhetsuppgift och intendenturpersonalen ingår oftast i den del av säkerhetsorganisationen som ansvarar för utrymning, hantering av livräddningsutrustning och interaktion med passagerare. När personalkategorin integreras i säkerhetsarbetet är det centralt att förstå hur de uppfattar säkerhetsarbetet ombord och hur deras syn integreras i arbetet. En tidigare studie från Ek (2005) påvisade bl.a. att det fanns en diskrepans mellan driftavdelningen (däck och maskin) och intendenturavdelningens uppfattning om säkerhetskulturen ombord på svenskflaggade passagerarfartyg. En annan studie från Eldh (2004) påvisade att driftavdelningen har tolkningsföreträde gällande frågor om säkerhetsarbete. Med stöd av det här kommer den här rapporten att undersöka intendenturavdelningens syn på säkerhetsarbetet ombord.

## 2. Teori

Teorikapitlet består av den teoretiska grunden för ämnet. Kapitlet ska ge läsaren en förståelse för intendenturpersonalen och organisationsstrukturen ombord. Kapitlet belyser även utrymnings- och evakueringsprocessen, samt ämnets styrande regelverk och föreskrifter.

### 2.1 Innebörden av ordet säkerhet

Enligt Nationalencyklopedin är säkerhet i allmän betydelse resultatet av åtgärder eller egenskaper som minskar sannolikheten för att olyckor eller andra oönskade händelser ska inträffa. Ordet säkerhet kan inte definieras utan att det sätts i relation till något annat och då är det begreppet risk som nämns i första hand (Jense, 2007). Risker till sjöss har en stark tradition i internationell och nationell forskning. I Sverige har den riskforskningen som bedrivits, bl.a. på Chalmers tekniska högskola handlat om identifiering och kalkylering av risker men också om att ta fram ny tekniska lösningar för att göra sjöfarten säkrare (Eldh, 2004). I den internationella forskningen och då bl.a. den från Hale och Glendon (1987) definieras ordet risk som:

*”The probability that damage of a specific type to specified system elements will occur in a given system over a defined time period.”*

Riskforskningen och riskhanteringen i samhället har en mer objektiv syn på vad risk innebär och är oberoende av vanliga människors uppfattningar om begreppet. För att kunna hantera riskbegreppet måste den tvetydighet som finns mellan engelskans ”safety” och ”security” redas ut. Orden har skilda betydelser beroende på i vilket sammanhang de används. Enligt Piètre-Cambacédès och Chadet (2010) beror detta på språkvetenskap och den svenska översättning av både ”safety” och ”security” är säkerhet. Studien hävdar att ”safety” huvudsakligen behandlar olyckshändelser, medan ”security” anses behandla avsiktliga handlingar för att vålla skada.

Ett exempel inom sjöfarten är de handlingar som utförs av individer för att oskadliggöra besättning eller passagerare ombord på ett passagerarfartyg. En sådan handling kan exempelvis vara ett bombhot. I den här rapporten kommer den här aspekten av ordet säkerhet inte tas upp och ordet kommer endast att innebära de åtgärder som minskar sannolikheten för att olyckor inträffar och då särskilt gällande säkerhetsarbetet ombord.

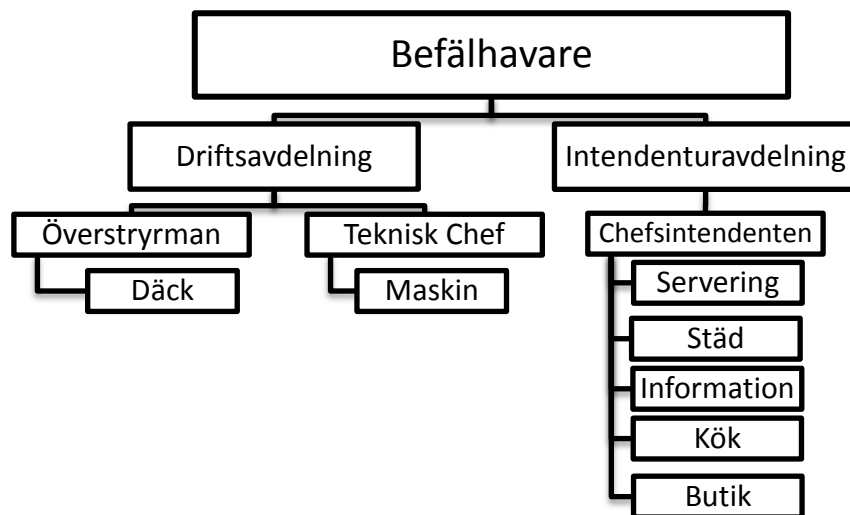
Sjöfarten har länge drabbats av olyckor med fokus på tekniska aspekter, men efter en rad sjöolyckor (t.ex. Herald of Free Enterprise, Scandinavian Star och Estonia) betonas betydelsen av säkerhetsorganisationer, mänskliga faktorer och säkerhetskulturer (Ek, Akselsson, 2005). Det råder inget tvivel om att varje del av fartygsorganisationen har en viktig roll för att skapa säkerhet ombord på ett passagerarfartyg.



## 2.2 Den organisationella strukturen ombord

Varje fartygsorganisation kan delas upp i två delar: driftavdelning och intendenturavdelning med befälhavaren som högsta chef. Däcks- och maskinpersonalen tillhör driftavdelningen eftersom de behövs för att fartyget ska fungera och operera i sin trad. Utöver driftpersonalen har varje fartyg intendenturpersonal, vanligtvis bara en kock på lastfartyg, men på passagerarfartyg är intendenturavdelningen den största avdelningen ombord. Generellt kan den delas upp i servering, städ, information, kök och butik och visas i figur 1 nedan.

Det är endast i officiella dokument som intendenturavdelningen kallas intendenturen. Ombord har den oftast benämningen ”cateringavdelningen” eller ”hotellavdelningen”. Till skillnad från driftavdelningen så varierar antalet ombordanställda i intendenturen beroende på hur många passagerare det är ombord. Eftersom passagerarantalet varierar kan fartyget ha många säsongarbetare och vikarierande personal (Eldh, 2004).

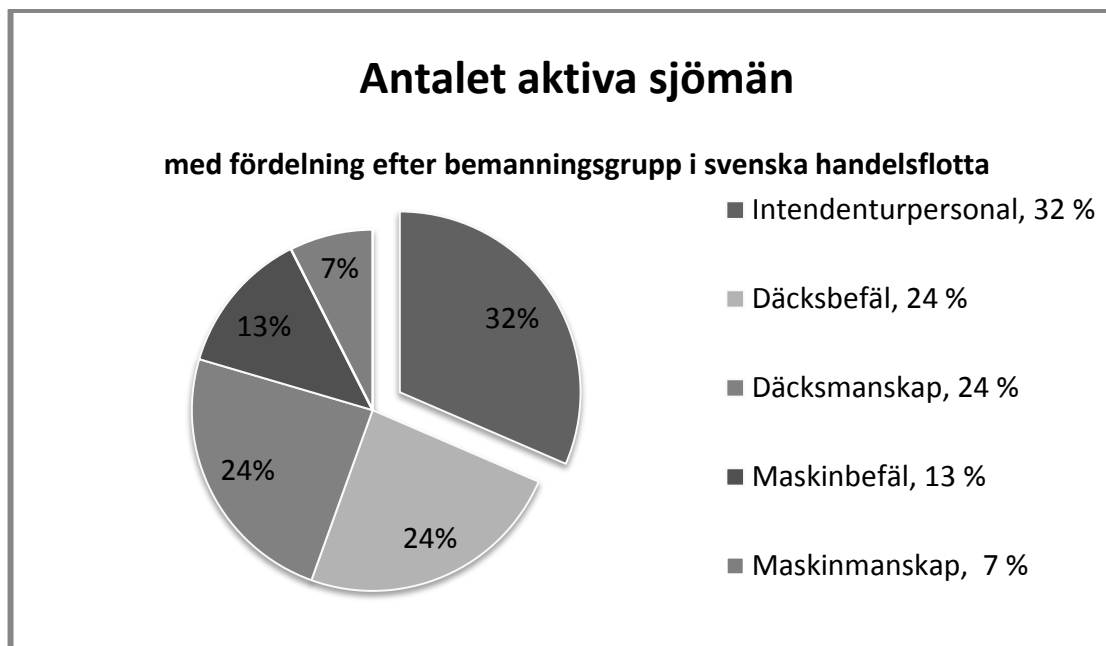


Figur 1. Organisationen ombord (Eldh, 2004)

### 2.2.1 Intendenturpersonalens storlek och arbetsuppgifter

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) säger att ett passagerarfartyg är ett fartyg som medför fler än tolv passagerare. I handelsflottan har nästan samtliga passagerarfartyg en liknande organisation ombord och huvudsakligen består organisationen av en driftavdelning och en intendenturavdelning, där intendenturavdelningen sett till bemanning är den största (Eldh, 2004).

Enligt statistik från Transportstyrelsen (2011) var antalet aktiva sjömän i bemanningsgruppen intendenturpersonal ungefär 3500 personer på svenskflaggade handelsfartyg. Statistiken visade också att intendenturpersonalen utgjorde den största bemanningsgruppen i svenska handelsflottan år 2011, så vida inte däck- och maskinpersonalen anses tillhöra samma personalavdelning. Statistiken visas i figur 2 på nästa sida:



Figur 2. En procentuell fördelning av bemanningsgrupper i svenska handelsflottan år 2011 (Transportstyrelsen, 2011)

Intendenturavdelningen består av fyra grupper: servering, städ, information, kök och butik. Samtliga avdelningar styrs av chefsintendenten, som har ett övergripande administrativt arbete och har bl.a. hand om personalledning och schemaläggning. Vid evakuering är chefsintendenten utrymningschef (Jense, 2007).

Intendenturpersonalen har två huvudsakliga uppgifter ombord: service och säkerhet. Den första uppgiften skiljer sig inte så mycket från ett liknande jobb iland, där en servitör ombord har samma arbetsuppgifter som en servitör iland. Skillnaden mellan ett jobb iland och ett till sjöss ligger i den andra uppgiften.

Hela personalstyrkan ombord ingår i säkerhetsorganisationen. Alla har en eller flera uppgifter som ska genomföras och varje individ måste ha koll på vad som ska göras om fartygets säkerhet hotas, oavsett position ombord.

### 2.3 Praktikgemenskapen ombord

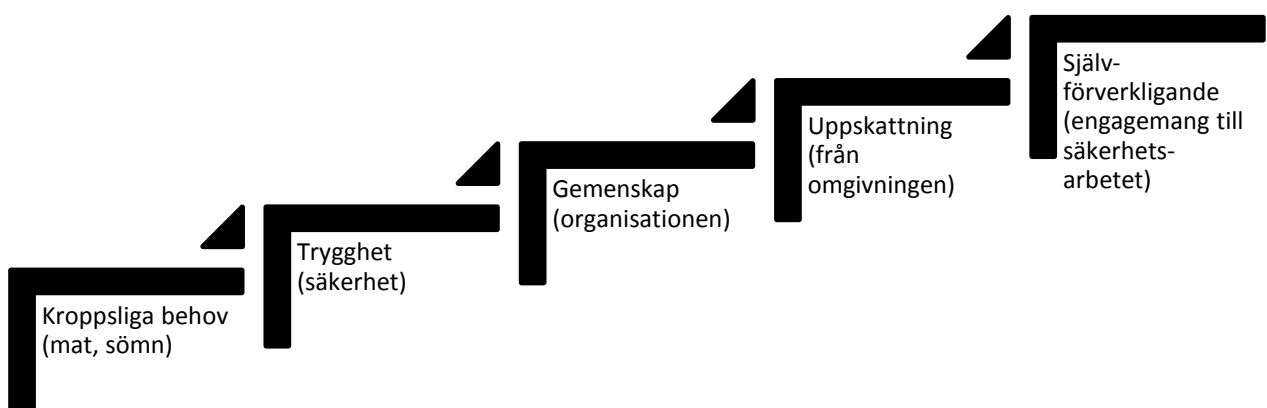
Praktikgemenskap är ett begrepp som myntades av den amerikanska organisationsforskaren Etienne Wenger (Eldh, 2004). Begreppet handlar om hur människor i en gemenskap utför ett arbete och hur personer inkluderas eller exkluderas i organisationen. Wenger hävdar att i en fungerande gemenskap arbetar samtliga medlemmar efter ömsesidiga mål och engagemang. När en person i fråga inkluderas eller exkluderas i organisationen hävdar forskaren att det beror på tre processer: deltagande, gemenskap och reifikation. Deltagande innebär en aktiv delaktighet från personen i konversationen och ligger till grund för organisationen. När en individ ska genomföra något är det istället processen gemenskap som har stor betydelse enligt Wenger. Den personliga prestationen måste anses vara värdefull för att individen ska bli

erkänd som kompetent och inkluderas i gemenskapen. Begreppet reifikation innebär enligt Naionalencyklopedin att människor ses som objekt och att de är utbytbara. Wenger hävdar att det sker ett förtingligande av individen och att samhällets lagar och instruktioner är ett exempel på det. Wegner betonar också att mänskliga relationer är inblandade i regler och att olika färdigheter har skilda värden i praktikgemenskapen (Eldh, 2004). Eldh återkommer gång på gång till Wengers forskning där han hävdar att människors handlingar är strukturerade av genus och praktikgemenskap. Inklusionen av intendenturpersonalen i den rådande organisationsstrukturen ombord kan vara ett exempel på den här strukturen.

## 2.4 Motivation till engagemang för säkerhetsarbetet ombord

En bra säkerhetskultur ombord på ett passagerarfartyg kräver engagemang och motivation från varje individ i organisationen (ISM, 2010). Begreppet motivation har en komplex och omfattande innebörd. Flertal tidigare studier har försökt kartlägga vad som ger upphov till en individs motivation (Blomquist, Åkesson, Röding, 2010).

När begreppet motivation nämns hänvisas ofta till Abraham H. Maslows behovstrappa som bygger på olika nivåer av behov. För att individen ska skapa en tillfredsställande tillvaro ombord måste behovet i tidigare nivåer av trappan uppfyllas (Blomquist, Åkesson, Röding, 2010). Maslows teori kan appliceras när olika faktorer till motivation för säkerhetsarbetet ska belysas. Första trappsteget i behovstrappan handlar om att individen har kroppsliga behov som t.ex. mat och sömn. Andra trappsteget handlar om individens trygghetsbehov i form av säkerhet. Det tredje belyser personens behov av gemenskap i organisationen och det fjärde behovet handlar om att individen måste känna uppskattning från sin omgivning. Det sista trappsteget, självförverkligande, är i det här fallet engagemang till säkerhetsarbetet och är det slutliga målet med motivationen (Blomquist, Åkesson, Röding, 2010). En tolkning av Maslows behovstrappa illustreras i figur 3 nedan:



Figur 3. Tolkning av Maslows Behovstrappa (Blomquist, Åkesson, Röding, 2010)

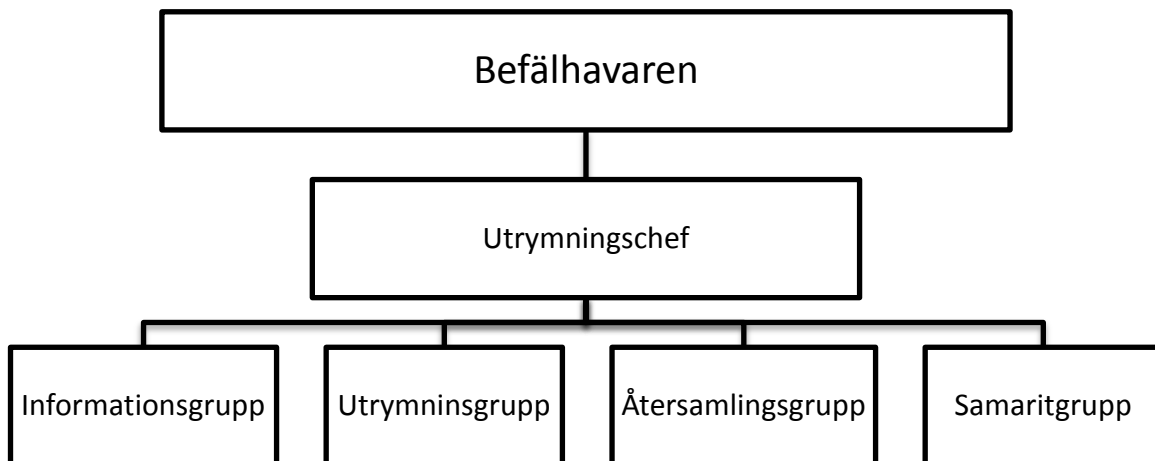
## **2.5 Genus ombord på passagerarfartyg**

Sjöfarten har i ett historiskt perspektiv varit dominerad av män. I driftsavdelningen är den dominansen fortfarande påtaglig. Enligt Eldh (2004) var könsfördelningen sätts till det totala antalet besättningsmedlemmar förhållandevis jämn, där männen var i en knapp majoritet. Vid en granskning av de olika avdelningarna ombord var resultatet annorlunda. Studien visade också att antalet kvinnor i driftsavdelningen var få och att kvinnorna istället arbetade i intendenturavdelningen. Detta speglar också dagens statistik, trots att andelen kvinnor till sjöss har ökat, så arbetar majoriteten fortfarande i intendenturavdelningen (Saxton, 2013).

Kaijser (2005) påtalar att kvinnliga sjömän vill bli respekterade som enskilda individer och vara jämställda med sina manliga arbetskamrater. Män och kvinnor har formellt lika villkor, men kvinnorna till sjöss har ofta skilda ingångar och perspektiv på verkligheten ombord. Manligheten ombord ses inte som en könskategori utan som en normalitet. Könsfördelningen ombord är inte unik för sjöfarten utan gäller också generellt: där männen i första hand har tekniska yrkespositioner; medan kvinnorna oftast har mer serviceinriktade yrken (Eldh, 2004). Den manliga dominansen ombord tas även upp av Göran Jense (2007) och studien påvisade att den hierarkiska maktstrukturen alltid existerat inom sjöfarten.

## **2.6 Utrymnings- och evakueringsorganisationen ombord**

Säkerhetsorganisationen ombord består av ett antal grupper med olika uppgifter. En grupp kan bestå av endast besättning från intendenturpersonalen, andra av besättning från driftavdelningen (däck- och maskinpersonal) och vissa grupper är blandade (Eldh, 2004). Det styrande dokumentet över säkerhetsorganisationen ombord är fartygets säkerhetsmanual (SMS). Enligt kapitel 1.4 i ISM-koden ska rederier utarbeta, genomföra och upprätthålla ett säkerhetsorganisationssystem ombord (Jense, 2007). Den enskilda besättningsmannen innehar i organisationen ett specifikt befattningsnummer. Numret beror på avdelning och ger uttryck åt besättningsmannens arbetsuppgift vid exempelvis en utrymning. Ombord på svenskflaggade passagerarfartyg delas säkerhetsorganisationen normalt in enligt figur 4 på nästa sida (Eldh, 2004).



Figur 4. Säkerhetsorganisationen vid en utrymning(Eldh, 2004)

### 2.6.1 Utrymningschefen

I studien av Jense (2007) framgår att intendents huvudarbetsuppgifter är personalledning och schemaläggning. Vid en evakuering till sjöss fungerar intendenten som ledare för utrymningsgruppen och i det förebyggande säkerhetsarbetet ombord har han ansvar för de övningar som genomförs inom avdelningen. Som ledare för utrymningsgruppen har intendenten kontakt med samtliga gruppleddare och leder dem från ledningsstationen på bryggan med hjälp av radiokontakt.

### 2.6.2 Informationsgruppen

Vid en eventuell olycka eller när ett larm går har informationsgruppen som uppgift att i receptionen förklara för oroliga passagerare att de ska ta sig till återsamlingsstationerna och där invänta vidare instruktioner. Receptionister är därför en del av informationsgruppen och är på plats direkt när larmet går (Eldh, 2004).

### 2.6.3 Utrymningsgruppen

Vid en evakuering till sjöss måste fartyget helt överges och då är det utrymningsgruppens uppgift att genomsöka passagerarutrymna ombord för att säkerställa att inga personer finns kvar i utrymna. All genomsökning sker systematiskt enligt utrymnings-schemat ombord på fartyget och passagerarna samlas vid så kallade återsamlingsstationer i väntan på eventuell evakuering (Eldh, 2004).

### 2.6.4 Återsamlingsgruppen

Under utrymningen av fartyget förflyttar utrymningsgruppen passagerarna till återsamlingsstationerna där återsamlingsgruppen tar över. De som ingår i återsamlingsgruppen har till uppgift att räkna passagerarna som anländer till stationen och hjälpa dem med

livvästar, samt hålla dem lugna och invänta vidare order från befälhavaren om eventuell evakuering.

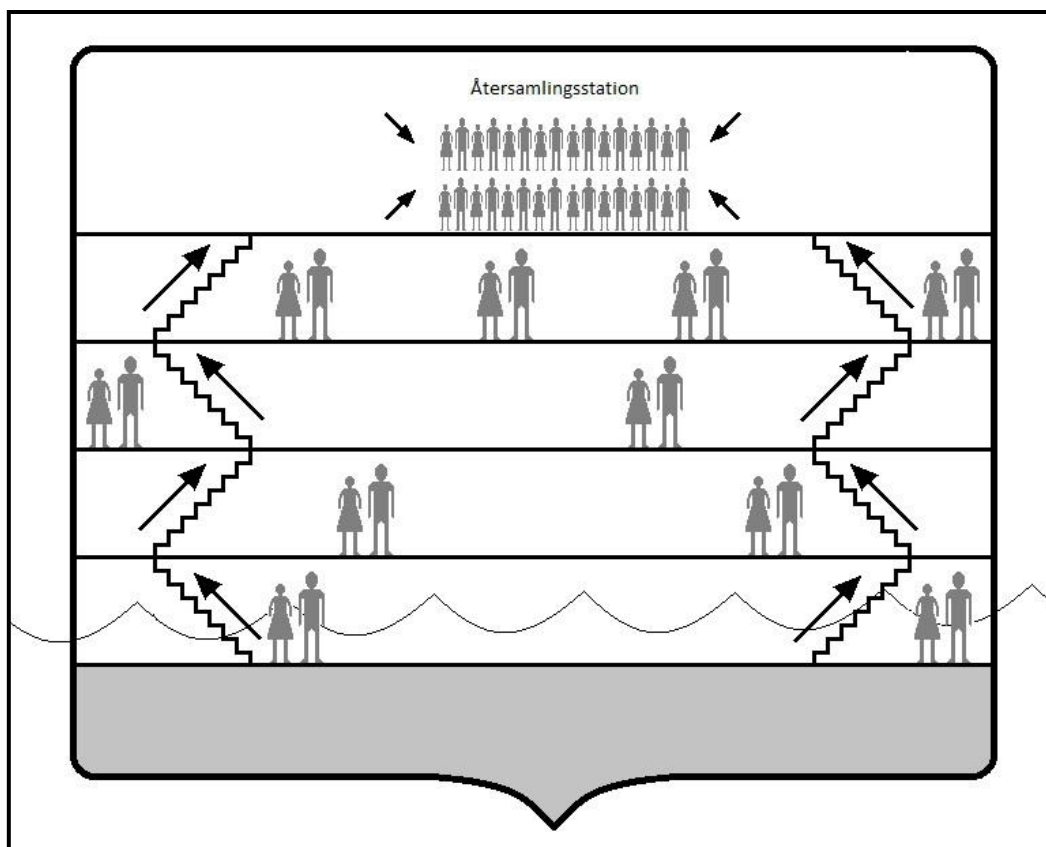
Vid evakueringen transporterar återsamlingsgruppen passagerarna till evakueringsstationerna. För att se till att alla passagerare följer med delas gruppen upp så att en del går framför passagerarna och en går bakom för att säkerställa att ingen försvinner på vägen (Eldh, 2004).

### **2.6.5 Samaritgruppen**

Samaritgruppen är fartygets sjukvårdsgrupp i evakueringsarbetet. Vid utrymning har samaritgruppen som uppgift att ta hand om de skadade personer som hittas ombord samt föra dem till samlingsstationerna. Vid samlingsstationen inväntar de vidare order om eventuell evakuering tillsammans med utrymningsgruppen, återsamlingsgruppen och passagerarna (Eldh, 2004).

## **2.7 Evakueringsprocessen ombord på passagerarfartyg**

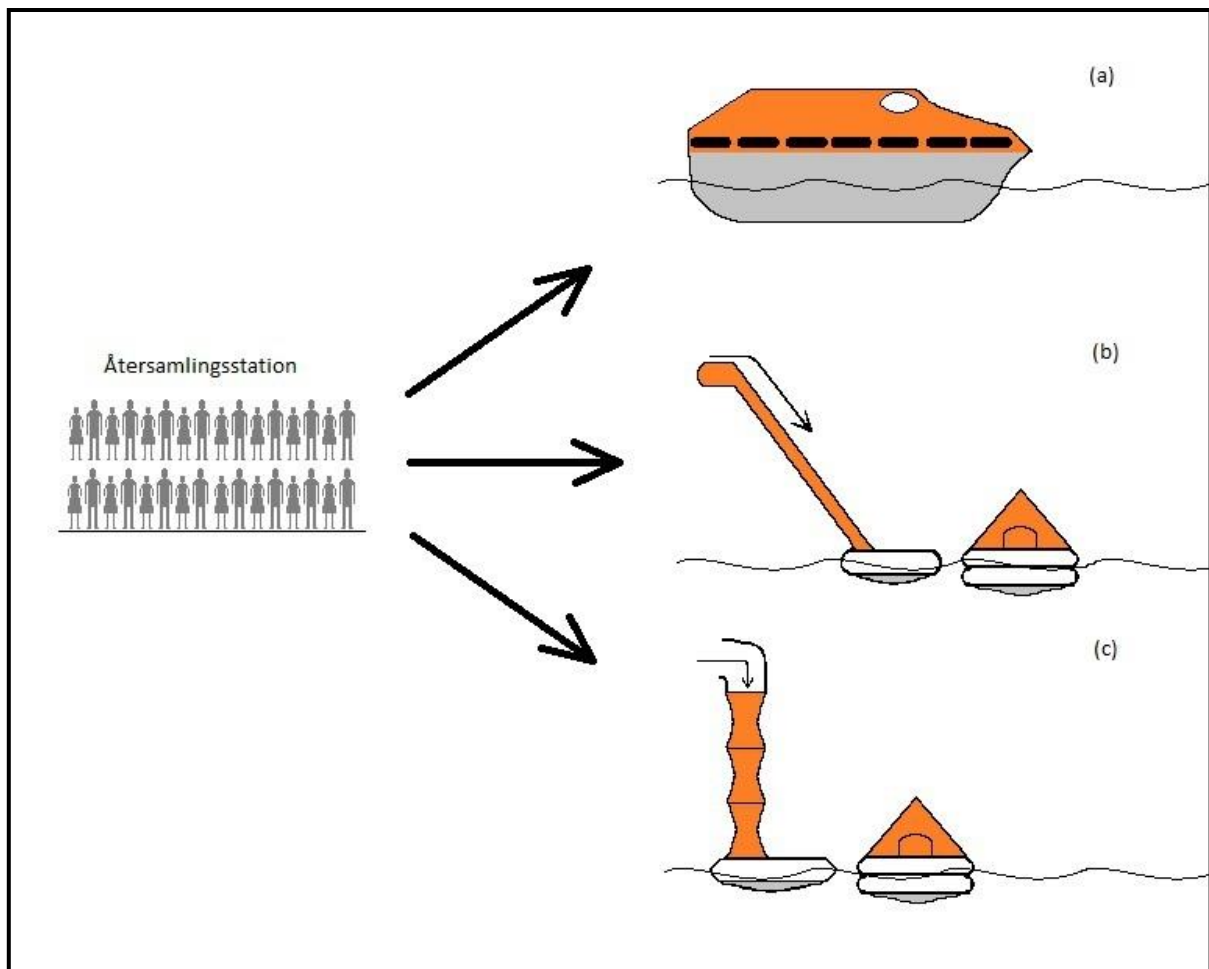
En evakuering av ett passagerarfartyg kommer aldrig att vara enkel. Enligt SOLAS (2009) ska alla livräddningsfarkoster kunna lanseras med fullt antal personer inom en period av 30 minuter från det att signalen ges för att överge fartyget. Den här tidsramen startar först när samtliga passagerare är vid samlingsstationen med livvästar på. Evakueringsförloppet påverkas av ett antal olika faktorer. En grundförutsättning är att väderförhållandena inte är för svåra, att stressreaktionerna inte är för stora och att besättningen agerar i en välfungerande säkerhetsorganisation (Andersson, 2005). Ett passagerarfartyg kan evakueras på olika sätt. Normalt består evakueringsprocessen av två faser: uppsamling av passagerare till återsamlingsstationen och evakuering av fartyget. Under uppsamlingsfasen genomsöks passagerarfartyget fullständigt för att säkerställa att samtliga passagerare har anslutit till samlingsstationen och därefter evakueras fartyget. Passagerarfartyget genomsöks och uppsamlingen av passagerare sker vid återsamlingsstationen. Det illustreras i figur 5 nedan efter en modell av Tsyckova (2000).



Figur 5. Utrymningsfasen ombord på ett passagerarfartyg

### 2.7.1 Evakueringssystemen ombord på passagerarfartyg

Evakueringsfasen består sedan av 5 moment: förberedelser av utrustning och passagerare samt ombordtagning av passagerare; fällning av räddningsfarkost och frigörelse av den; räddningsfarkosten lämnar fartyget (Tsyckova, 2000). Systemen ombord på dagens passagerarfartyg delas generellt in i två grupper: ”capsule system” och ”slide system”. Målet med systemen är att snabbt evakuera ett stort antal passagerare och besättning på ett så effektivt sätt som möjligt under rådande förhållanden. De olika evakueringssystemen ombord på ett passagerarfartyg illustreras i figur 6 på nästa sida och visar att passagerare och besättningsmedlemmar tar sig från återsamlingsstationen till respektive farkost vid en evakuering till sjöss.



Figur 6. Evakueringssystemen ombord på ett passagerarfartyg

Vanligtvis består ett "capsule system" av livbåtar och livflottar och i figur 6 ovan visas det här som (a). I livbåten och livflotten är besättning och passagerare väl skyddade från hårda väderförhållanden, de hålls ihop i grupper och ombordstigningen är förhållandevis enkel. Det här systemet innebär att samtliga personer stiger ombord vid samlingsstationen och farkosten sjösätts sedan i en sekvens. Systemen är oftast tunga, svårhanterliga och riskfyllda att hantera för besättningen. En stor nackdel är att sjösättningen av stora farkoster kan innebära problem i svåra väderförhållanden och det ställs därför höga krav på både konstruktionen av sjösättningssystemet, men också på besättningen som hanterar utrustningen. Eftersom hanteringen innebär att flera moment ska utföras måste besättningen vara välutbildad och medvetna om riskerna med systemet (Tsyckkova, 2010).

Livbåten har länge förknippats med evakueringen av ett fartyg. Dagens livbåtar kan evakuera ett stort antal personer och sjösätts genom ett däcksystem. En Livflotte är konstruktionsmässigt enklare i förhållande till en livbåt och dessa är konstruerade för att endera vara en självständig enhet eller vara en del av ett marint evakueringssystem. Livflotten kan sjösättas manuellt med kran eller automatiskt av en hydrostatisk utlösare om fartyget går under (Andersson, 2005).



”Slide system” sjösätts från fartygets skrovsida utan några personer i. Sedan evakueras personerna genom en strumpa eller en rutschbana till farkosten. Rutschbanesystemet illustreras i figur 5 som (b) och strumpsystemet som (c). Fördelen med de här systemen är att ett stort antal passagerare kan evakueras på en förhållandevis kort tid. Det här innebär mindre risker för incidenter och skador vid stilla yttre förhållanden. Utrustningen är dock svårhanterlig vid svåra yttre förhållanden och innebär ökade krav på besättningen. Systemet kan också vara svårhanterligt för barn, äldre och personer med funktionshinder (Tsychkova, 2010).

”Marine Evacuation System” (MES) är en mer aktiv form av evakuering därför att personerna transporteras genom en strumpa eller rutschbana till en förtöjd plattform. Den stora fördelen med systemet är att det rent utrymmesmässigt inte tar lika stor plats ombord och att hela systemet blåses upp på ett par sekunder och personerna hamnar direkt i en livflotte (Andersson, 2005).

## **2.8 Styrande regler och föreskrifter för sjöfarten**

Sjöfarten är en hårt reglerad näring och försöker skapa säkerhet genom att ständigt införa regler och konventioner. De internationella reglerna och konventionerna regleras av IMO och de nationella regelverken styrs i Sverige av Transportstyrelsen, dessutom reglerar klassificeringssällskapen fartygets försäkringar (IMO, 2013b). Det här kapitlet tar upp de generella regelverken och konventionerna som reglerar säkerheten ombord på svenskflaggade passagerarfartyg i färjetrafik.

### **2.8.1 International Maritime Organization**

”The International Maritime Organization” (IMO) är ett FN-organ med ansvar för säkerhet och trygghet för sjöfarten och har till uppgift att förhindra havsföroreningar från fartyg (IMO, 2013b). Organisationens huvudsakliga syfte är att tillhandahålla verktyg för samarbete mellan länder om reglering och praxis där målet är att främja sjösäkerhet, effektiv navigering och förhindrande av havsföroreningar från fartyg.

IMO utarbetar rekommendationer i form av konventioner och koder. Dessa ratificeras i sin tur av medlemsländerna för att sedan införas i det enskilda landets lagstiftning. Det högsta beslutande organet är församlingen som består av samtliga medlemsstater som sammanträder vartannat år. Församlingen utser då ett råd som är det verkställande organet under perioden. Rådet har ansvar för att övervaka arbetet i organisationen. Under rådet finns det fem kommittéer, där den viktigaste är ”The Maritime Safety Committee” (MSC) som arbetar med frågor kring exempelvis navigation, konstruktion och säkerhet (IMO, 2013b).

### **2.8.2 Information om SOLAS**

”The International Convention for the Safety of Life at Sea” (SOLAS) är den konvention som har störst inverkan på säkerheten ombord på ett passagerarfartyg. Förlisningen av Titanic den 14 april 1912, då fartyget kolliderade med ett isberg, var startpunkten för antagandet av

konventionens första version. Den senaste konvention från 1974 revideras kontinuerligt och dess huvuduppgift är att specificera minimikrav för bl.a. konstruktion, livräddningsutrustning och säkerhetsorganisation. Regelverket ska följas av de flaggstater som skrivit under konventionen och de är skyldiga att se till att samtliga fartyg följer regelverket (SOLAS, 1974).

### **2.8.3 Utvecklingen av ISM-koden och implementeringen ombord**

Sedan 1980-talet har man haft fokus på den mänskliga faktorn och hur den påverkar säkerheten till sjöss. Den mänskliga faktorn påverkar säkerhetskulturen ombord och är idag en central i säkerhetsarbetet (IMO, 2013a).

För att reglera världsfloTTans säkerhetskultur skapades ”The International Safety Management Code” (ISM Code) som en del av SOLAS. ISM-koden blev obligatorisk 1998 och baseras på generella principer och mål för att skapa en internationell standard för säker ledning och drift av fartyg. Reglerna är utformade för att vara lätta att tolka och implementera på alla fartyg, men kan bara tillämpas till en viss gräns. Slutligen ligger det i varje rederi och fartygs eget intresse att göra det bästa av situationen (IMO, 2013a).

För att skapa en bra säkerhetskultur krävs engagemang, kompetens, god attityd och motivation från varje individ i organisationen (ISM, 2010). På passagerarfartyg är det därför mycket viktigt att alla ombord känner att de kan bidra till ett säkrare fartyg. Det är lika viktigt att motivera och engagera intendenturen som resten av personalen ombord.

Enligt ISM-koden är det rederiet som ansvarar för att koden följs och implementeras på alla fartyg. Det ska finnas en ”Designated Person” som fungerar som en länk mellan rederi och fartyg och vars uppgift är att se till så att fartyget har tillräckligt med resurser för att säkert kunna följa de krav som ISM-koden ställer. Rederiet ska utveckla, implementera och underhålla ett ”Safety Management System” (SMS) för varje fartyg. Dokumentet har följande funktionella krav enligt kapitel 1.4 i ISM-koden:

- 1. A safety and environmental-protection policy;*
- 2. Instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag state legislation;*
- 3. Defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;*
- 4. Procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this code;*
- 5. Procedures to prepare for and respond to emergency situations; and*
- 6. Procedures for internal audits and management reviews.*

#### **2.8.4 Utbildningskrav för intendenturpersonal**

“The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers” (STCW), är en annan konvention utarbetad av IMO. Konventionen föreskriver vilka grundkrav som länderna ska ställa på olika besättningskategorier när det gäller utbildning, certifiering och vakthållning. I kapitel 5, sektion A-V/2, står det om föreskrivna grundkrav för besättningen ombord på Ro-ro passagerarfartyg (STCW, 2011).

Intendenturpersonalen ombord på ett svenskflaggat passagerarfartyg ska enligt STCW (2011) genomgå en grundläggande säkerhetsutbildning. Kursens grundkrav finns specificerade i kapitel 6, sektion A-VI/2 och syftar till att ge samtliga i organisationen kunskap om den grundläggande säkerheten ombord. I femte kapitlet i STCW (2011) beskrivs de krav som finns på befattningshavare som hanterar passagerare i nödsituationer. De som innehar befälsposition i intendenturavdelningen, d.v.s. de som ansvarar för säkerheten, ska ha en kurs i ledning för säkerhetsorganisationen ombord på passagerarfartyg och ska kunna hantera krissituationer.

Övrig besättning inom intendenturavdelning ska ha en kurs i att hantera passagerare i nödsituationer ombord. Kursen ska ha fokus på mänskliga reaktioner i extrema situationer samt åtgärder och kommunikation i nödsituationer. Besättningen ska inneha färdigheter i hur personlig livräddningsutrustning ska användas och kunna demonstrera dessa för passagerarna ombord (STCW, 2011).

#### **2.8.5 Den svenska tillsynsmyndigheten för sjöfarten**

I Sverige är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet för sjöfarten och genomför årligen cirka 4000 besiktningar, inspektioner och kontroller (Transportstyrelsen, 2013). Myndigheten har rätt att ge ut de föreskrifter och råd inom området sjöfart som finns samlade i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS). Föreskrifterna är bindande för myndigheter och enskilda personer, medan de allmänna råden inte är bindande utan generella rekommendationer om hur en författning kan eller bör tillämpas.

#### **2.8.6 Säkerhetsövningar gällande utrymning och evakuering**

”The International Safety Management Code” (ISM-koden) rekommenderar i kapitel 8.2 att säkerhetsarbetet ombord till stor del skall bestå av övningar som simulerar verkliga nödsituationer, där utrymnings- och evakueringsprocessen övas. Övningarna syftar till att varje individ ska känna sig väl förberedd och kunna sina säkerhetsuppgifter vid en eventuell nödsituation (Jense, 2007).

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar (TSFS 2009:93) regel 19 skall varje besättningsmedlem som tilldelats uppgifter för nödfallssituationer vara väl förtrogen med dessa arbetsuppgifter. Besättningsmedlemmen skall delta i minst en övning i att överge fartyget varje månad. Övningen ska genomföras som om det vore en verklig nödsituation och ska omfatta följande moment enligt TSFS 2009:93 regel 19 § 3.3.1:

1. *Sammanställande av passagerare och besättning till samlingsstationerna,*
2. *rapportering till stationerna och förberedelse av uppgifter,*
3. *kontroll att passagerare och besättning är lämpligt klädda,*
4. *kontroll att räddningsvästar är korrekt påsatta,*
5. *fingerad räddning av passagerare som stängts in i sin hytt,*
6. *instruktion i användande av radioutrustning i samband med livräddning.*

Utöver det här ska övningarna för ett fartyg som är utrustat med ett MES-system, innefatta praktisk träning av de rutiner som finns för att använda systemet. En fullskalig övning med systemet ska utföras ombord eller iland med intervaller som inte är längre än två år och i inget fall får överstiga tre år (Transportstyrelsen, 2009).

På passagerarfartyg är det vanligt med en övning i veckan vilket resulterar i en övning varje ombordpass för samtliga ombord. Övningarna utförs efter bestämmelser utifrån fartygets "Safety Management System" (SMS) och olika scenarion måste övas ett visst antal gånger per år (Jense, 2007).

### **3. Metod**

I metodkapitlet presenteras valet av metod och metodvalets lämplighet i förhållande till syftet med undersökningen. I kapitlet presenteras också hur metodvalet har analyserats och tolkats. I kapitlet behandlas även studiens genomförandeprocess och urvalet av informanter.

#### **3.1 Metodval**

Rapporten bygger på primär- och sekundärdata. Primärdata utgörs av djupintervjuer med en informant i taget. Intervjuerna möjliggör en fördjupning i intendenturpersonalens syn på säkerhetsarbetet. Tidigare erfarenheter av djupintervjuer saknades och därför valdes semi-strukturerade intervjuer som inte förutsätter tidigare erfarenhet av intervjuutförandet (Bell, 2005).

Sekundärdata utgörs av tidigare forskning och regelverk som ligger till grund för rapportens bakgrund- och teoridel. Sekundärdata användes för att få en förståelse för de krav som ställs på intendenturpersonalen och vilken roll de har i säkerhetsorganisationen.

#### **3.2 Urvalsprocessen**

Urvalet av informanter gjordes i samråd med chefsintendenten på passagerarfartyget.

Grundtanken var att informanterna skulle innehålla olika arbetsuppgifter ombord.

Könsfördelningen skulle spegla den könsfördelning som finns i intendenturavdelningarna på svenskflaggade passagerarfartyg i färjetrafik. Det var även viktigt att informanterna och fartyget förblir anonyma.

Antalet informanter i undersökningen var fem stycken och en spridning i ålder, yrkeskategori och yrkeserfarenhet eftersträvades. En annan bidragande faktor till antalet informanter var tidsramen för undersökningen. Antalet informanter bestämdes tillsammans med handledare i relation till det antal som ansågs behövas för att få en mättnad i resultatet.

Informanterna arbetade i köks- butik- och städavdelningen, samt i informationen och arbetsledningen ombord. Åldern på informanterna varierade mellan 23 år till pensionsmässig ålder.

#### **3.3 Metodanalys**

När primärdata ska analyseras finns det en rad olika metoder som används av kvalitativa forskare (Berg, 2009). Tillvägagångssättet var att tolka intervjumaterialet genom systematisk genomgång av intervjuerna där de olika informanternas svar ställts i perspektiv till varandra.

Intervjuerna spelades in med diktafon och intervjusvaren tolkades under transkriberingen. I analysen har en allmän tolkningsorientering av intervjusvaren används för att organisera primärdata. Anledningen var att det då är enklare att upptäcka mönster i informanternas svar i form av handling och mening. Vid organisering av data användes färgkodning som

applicerades på varje enskilt tema i intervjumaterialet. Färgkodningen tillämpades för samtliga intervjuer och resultatet har analyserats och i görligaste mån försökt spegla syftet med studien.

### **3.4 Studiens genomförande**

Litteratursökningen gav förståelse för ämnet och dess problematik. Till en början studerades tidigare forskning inom följande områden: säkerhets- och organisationsstrukturer ombord, säkerhetskulturen på passagerarfartyg, evakueringsprocessen, genusförhållandet ombord och implementeringen av ISM-koden ombord. Styrande regler och föreskrifter för sjöfarten från IMO och Transportstyrelsen studerades för att ge läsaren en förståelse för regleringen av passagerarsjöfarten och kraven som ställs på intendenturpersonalen. Tidigare forskning från bl.a. Eldh (2004), Ek och Akselsson (2006) och Jense (2007) gav stöd vid utformningen av intervjufrågorna som användes till primärdata.

Intervjumaterialet arbetades fram med stöd från boken *Introduktion till Forskningsmetodik* skriven av J. Bell (2005) och boken *”Qualitative Research Methods - for the social studies”* av B. Berg (2009). Frågebasen konstruerades efter frågeställning och materialet var uppdelat i fyra moment. Den första delen bestod av frågor om informantens bakgrund, utbildning och yrkeserfarenhet. Dessa faktorer kan påverka intervjuaren och därför önskades en spridning av informanternas bakgrundsfaktorer. Syftet med frågeställningen i första delen var att skapa en dialog med den enskilda individen. I den andra delen var det huvudsakliga syftet att undersöka hur informanten ser på säkerhetsarbetet och slutligen informantens syn på de säkerhetsövningar som utförs ombord på fartyget. Övergripande teman var individens roll i säkerhetsarbetet, kommunikationen och situationen ombord, samt engagemang under evakueringsövningar.

Fem semi-strukturerade intervjuer med ombordanställda i intendenturavdelningen på ett passagerarfartyg genomfördes under oktober månad 2013. Först kontaktades landorganisationen till ett svenskt rederi med svenskflaggade passagerarfartyg i färjetrafik. Efter godkännande från rederiet kontaktades intendenturchefen ombord på det utvalda fartyget. Samtliga intervjuer genomfördes när passagerarfartyget låg till kaj i Sverige. Fyra av informanterna intervjuades på en öppen plats ombord med förekomst av förbipasserande kollegor. En av informanterna intervjuades på sitt kontor. Intervjuernas längd varierade mellan en halvtimme och en timma. Alla intervjuer genomfördes under samma dag. Tre av intervjuerna före lunch och resterande efter lunch. Utöver de fem intervjuerna utfördes även ett personligt samtal med en besättningsmedlem i befälsposition ombord på fartyget angående ämnesområdet.

## 4. Resultat

I resultatkapitlet presenteras intendenturpersonalens uppfattning och syn på säkerhetsarbetet utifrån rapportens frågeställning och teman i intervjuvaren.

### 4.1 Presentation av informanterna

Primärdata i rapporten bygger på intervjumaterial med intendenturpersonal från olika arbetsavdelningar på fartyget. Bakomliggande information om informanterna presenteras i tabell 1 nedan:

Tabell 1. Presentation av informanterna

Informant	Kön	Befattning	Yrkeserfarenhet	Säkerhetsgrupp
1	Kvinna	Kock	26 år	Återsamlingsgruppen
2	Kvinna	Informationschef	39 år	Informationsgruppen
3	Kvinna	Cateringvärd	3 år	Utrymningsgruppen
4	Kvinna	Butikspersonal	23 år	Återsamlingsgruppen
5	Man	Intendenturchef	27 år	Utrymningschef

### 4.2 Säkerhetsarbetets utförande och synen på säkerhetsorganisationen

Intendenturpersonalens uppfattning om säkerhetsarbetet ombord på fartyget var mestadels positiv. Informanterna kände sig säkra i sina säkerhetsuppgifter och var positivt inställda till säkerhetsorganisationens utformning. En anledning till det här ansågs vara att säkerhetskulturen ombord gav utrymme för varje enskild person att ställa frågor vid tveksamheter. Av svaren framgick även att vikarierande besättningspersonal som regel var mer rädda för att begå misstag och intog därför en mer passiv roll vid säkerhetsövningarna.

#### 4.2.1 Anledningar till att informanterna känner trygghet

Informant 1 ansåg att anledningen till att hon kände sig trygg i sin säkerhetsposition, var att det fanns en väl inarbetad struktur ombord och att hennes uppgifter satt i ryggmärgen. Hon tyckte också att det här var viktigast vid en eventuell nödsituation. Informant 2 kände sig bekväm i sin säkerhetsposition. Hennes långa erfarenhet och tidigare genomförda utbildningar hade stor inverkan på varför hon känner sig bekväm. Informant 3 hade varierande säkerhetspositioner ombord och var exempelvis gruppchef för en utrymningsgrupp ombord. Den största anledningen till att hon kände sig säker på sina säkerhetsuppgifter var att hon inte var rädd för att begå misstag och att det vid minsta tveksamhet fanns utrymme för att ställa frågor. Det här förklarade hon på följande sätt:

*”Det är mitt ansvar och det finns alltid besättningsmedlemmar att fråga vid minsta tveksamhet och det här är en stor anledning till att jag inte är rädd för att varken fråga eller göra fel”*

Informant 4 hade en liknande uppfattning som informant 3. Hennes uppfattning om säkerhetsarbetet ombord var god och hon ansåg att en styrka i organisationsstrukturen var att varje gruppchef ofta hade lång erfarenhet i rederiet och kan sina uppgifter och fartyget. En annan anledning till att hon kände sig bekväm var att hennes medarbetare ofta ställde frågor vid tveksamheter, vilket gav henne möjligheter att instruera och förbättra säkerhetsarbetet. Informant 5 kände sig bekväm i sina säkerhetsuppgifter och ansåg att det beror på flera faktorer. Dels så kände han sig bekväm i upplägget av säkerhetsarbetet ombord, men också hur rederiet har arbetat med säkerheten genom åren. En annan anledning var att han genom sin karriär haft samtliga ingående säkerhetsuppgifter gällande utrymning och evakuering ombord.

Intendenturpersonalen på fartyget flyttas runt i säkerhetsorganisationen och byter således säkerhetsposition. I intervjusvaren fanns det olika uppfattningar om bytet av säkerhetsposition var positivt eller negativt för säkerheten ombord. Två av informanter ansåg att bytet av säkerhetsposition var ogynnsamt för säkerheten. De ansåg att vid ett skarpt läge är det väsentligt att uppgifterna sitter i ryggmärgen. Två av informanter bedömde att variationen motverkade ett slentrianmässigt beteende som annars kan uppstå.

I intervjusvaren framkom att slarv vid den personliga rapporteringen förekommer vid byte av säkerhetsgrupp. En informant nämnde att vid ett eventuellt byte av grupp måste besättningsmedlemmen meddela både den tidigare och den nya gruppchefen om bytet. Hon ansåg att det här inte riktigt togs på allvar. Om en incident mot förmodan skulle inträffa är det betydligt lättare om man har ett ansikte på personen, och man kan då snabbare agera om det saknas någon besättningsmedlem i säkerhetsgruppen.

#### **4.2.2 Informanternas syn på radiokommunikationen ombord**

Samtliga informanter kände sig säkra i att hantera radioutrustningen och de ansåg också att övriga besättningsmedlemmar kunde hantera utrustningen. I intervjusvaren framkom det att vikarierande personal under sommaren kunde hanterat radioutrustning sämre och uppvisade osäkerhet i hanteringen. Informant 1 nämnde följande vid förfrågan om radiokommunikationen ombord:

*”Jag vet många vikarier som har kommit in och sagt att nu ska jag vara gruppchef... fan, nu ska jag vara gruppchef, jag vill inte prata i radion. ”*

Två av informanterna hade fått utbildning i användandet av utrustningen. Övriga informanter har genom att studera sina kollegor och genom övning lärt sig hur utrustningen fungerar. Kommunikationsförfarandet på passagerarfartyget var att bryggpersonalen ropade upp



säkerhetsgrupperna och uppfattades som ett bra sätt att motverka förekomsten av oväsentlig kommunikation på radion.

Informant 1 tycker att radiokommunikationen ombord börjar bli bättre. Hon tycker att kommunikationen ska vara kort och klar. Trots att hon inte fått någon specifik utbildning i hantering, anser hon sig kunna hantera radioutrustningen väl. Informant 2 känner sig säker på hanteringen, men har ingen utbildning i hur utrustningen ska användas. Hon tycker också att genomförda övningar ombord, med fokus på kommunikation, har varit givande och lärt henne hur utrustningen ska hanteras. Informant 3 hävdar att hon genom att studera sina kollegor och övningar lärt sig kommunikationen ombord. Hon poängterade att övningar med fokus på radiodisciplin hade varit givande för henne. Informant 4 hade tidigare utbildning i radiokommunikation. Hennes uppfattning är att utrustningen måste hanteras av samtliga medarbetare och att det kommunikationsförfarande som råder ombord har motverkat icke relevant kommunikation. Informant 5 har genomfört en kurs i grundläggande radiokommunikation. Han betonar betydelsen av att tala kort och tydligt, men det framgår inte i intervju svaren vad han anser om kommunikationen ombord.

### **4.3 Uppfattningen av övningarna ombord**

Den generella uppfattningen var att säkerhetsövningarna gällande utrymning och evakuering var bra. Nyckelfaktorn till det här var att övningarna är av varierande karaktär och att gruppstorleken ger utrymme till att ställa frågor. Tidsintervallen mellan övningarna uppfattades av samtliga informanter som relevant och ingen av informanterna önskade sig fler eller färre övningar ombord. Uppfattningen från informanterna var att övningarna gav resultat och att besättningen arbetar på ett effektivare sätt än tidigare. Samtliga av informanterna ansåg att stämningen under övningstillfällena var god, men att det finns organisationsfaktorer som kan skapa en negativ stämning. Schemaläggandet av säkerhetsövningarna ansågs vara en av dessa faktorer.

#### **4.3.1 Informanternas syn på schemaläggandet av säkerhetsövningarna**

Två av informanterna tyckte att arbetsmässigt var övningstillfällena dåligt schemalagda. Anledningen till det här var att vid övningstillfället var arbetsbelastningen som högst och informanterna var då mer benägna till att känna sig stressade och utmattade. Övningstillfället var tidigare schemalagt i början av arbetsperioden, men flyttades till senare i veckan för att vikarierande personal under helgerna skulle kunna delta. Det ansågs viktigt att kunna ge en kvalificerad övning till samtliga ombord. Säkerhetsövningarna var tidigare mer flytande schemalagda och det ansåg informanterna som mycket negativt. Personalen var då tvungen att lämna sina arbetsuppgifter direkt och mitt i en arbetsuppgift. Tre av informanterna bedömde att ur ett säkerhetsmässigt perspektiv är den nuvarande schemaläggningen bättre eftersom att samtliga i besättningen kan delta. Det framgick också av intervju svaren att schemaläggningen kan ge upphov till dålig stämning under övningstillfällena på grund av den höga arbetsbelastningen.

### 4.3.2 Informanternas syn på säkerhetsövningarnas utformning

En majoritet av informanterna uppfattade att säkerhetsövningarna inte gav utrymme till att lära sig handskas med människor i krissituationer. Den största anledningen var avsaknaden av statister under övningarna. Tre av informanterna ansåg att statister skulle kunna göra säkerhetsövningarna mer realistiska, men det påpekades också att dessa måste vara personer som vet hur människor agerar på en olycksplats och hur de reagerar i en krissituation. Informant 4 frågade efter fler övningar med statister och informantens uppfattning var att det är svårt att förstå hur en person (inräknat den enskilda individen) reagerar i ett skarpt läge och därför är övningarna en oerhört viktig del i säkerhetsarbetet. Informant 5 poängterade betydelsen av att säkerhetsövningarna ger utrymme till att handskas med människor på följande sätt:

*”Vi förbereder oss och tränar för att vi ska kunna reagera rätt, men det finns inget som säger att vi kommer klara av det när det väl händer.”*

Informanten betonade vikten av att åstadkomma det här på ett smart och enkelt sätt. Han påtalade att tidigare övningstillfällen med barn, inte har speglat en verklig situation eftersom barnen hade varit mer intresserade av fartygets lekrum än larmet i sig. Statisterna har inte förstått syftet med säkerhetsövningarna, vilket framgår i en förklaring från informanten nedan:

*”Tidigare upplägg har varit av varierande karaktär, exempelvis har det skett ett samarbete med pensionärsorganisationer och dagis. Problemet har varit att få statisterna att förstå att övandet sker ur ett långsiktigt perspektiv”*

Flera informanter efterfrågade mer sjukvårdsrelaterad utbildning. Tre av informanterna kände sig osäkra i hur de ska hantera en skarp situation med en människa. Föredrag från brand- och ambulanspersonal ansågs av informant 1 som ett bra komplement till de nuvarande säkerhetsövningarna ombord. Samma informant bedömde att fler ”L-ABC kurser” ombord skulle kunna medföra att besättningen känner sig tryggare i att handskas med skadade människor.

Samtliga informanter tycker att de är delaktiga under säkerhetsövningar och att övningarna är stimulerande. En majoritet av informanterna anser att utformningen av säkerhetsövningarna är bra. Ett annat bra exempel som nämndes var tipspromenader ombord. En informant hävdade dock att övrig besättning tenderar till att följa med en hotellanställd under tipspromenaden för att de hittar bättre ombord.

Det framkom i intervju svaren att gruppstorleken var bra, men en av informanterna önskade mindre grupper när besättningen instrueras vid evakueringsfarkosten. Det här motiverades med att då kan ingen besättningsmedlem avvika under övningen, vilket säkerställer att alla deltar. Informant 5 ansåg att det är individens ansvar att säkerställa att denne förstår

förfarandet och att individen säger till om det råder tveksamheter. Uppfattningen är att övningarna ger resultat och motivationen skiljer sig inte mellan olika positioner ombord, utan mer människor emellan. Informant 5 ser en skillnad från tidigare övningsförfaranden och nu är det enklare och mer tidseffektivt. Ett problem kan vara slentrianmässiga beteenden som med tiden kan yttra sig hos besättningen.

#### **4.4 Motivation till att utföra säkerhetsarbetet ombord**

Samtliga informanter kände sig motiverade till att utföra sina säkerhetsuppgifter ombord och de har blivit mer motiverade med tiden. Det fanns inget entydigt svar på vad som motiverade informanterna och ingen av dem kunde svara på vad som motiverade deras arbetskamrater. De var överens om att det fanns olika nivåer av motivation som gick att urskilja vid övningarna. I intervju svaren framgår det att informanterna är positiva i sina svar om arbetskamraternas motivation, där informanterna med längre arbetslivserfarenhet ansågs vara mer positiva.

##### **4.4.1 Informanternas motivering till säkerhetsarbetet**

Informant 1 har blivit mer motiverad med tiden och särskilt händelsen ombord på Scandinavian Star har gjort att hon tar säkerheten och övningarna mer seriöst. Hon menar att med mer erfarenhet kommer insikten av hur viktiga övningarna är. När hon började arbeta till sjöss var hon inte lika motiverad som hon är nu. Hon var med om en skarp situation i köket när en kollega fick varm ånga i ansiktet. Hennes snabba reaktion och behandling gjorde att kollegan snabbt kom iland med ambulans. Efteråt kände hon sig stolt över att ha klarat av uppgiften och kände sig motiverad till att verkligen ha kontroll på sina uppgifter.

Informant 2 tycker att övningarna är relevanta men att man samtidigt måste vara engagerad själv och se till att ta reda på det man behöver. Hon har skaffat en megafon till informationen där den behövs för att hon ska kunna få passagerarnas uppmärksamhet vid en eventuell nödsituation. Hon motiveras av att det är hennes liv det handlar om.

Förändringen av övningarnas upplägg har haft stor inverkan på motivationen hos informant 3. Dagens upplägg tycker hon är mycket mer intressant och roligt eftersom det inte är samma sak varje gång och bara ett befäl ombord vet vad det är för övning. Så här formulerade hon sig vid förfrågan om förändringen:

*”Det blir bättre. För i tiden, när jag började här, så var det ju jätte tråkigt för att alla bara stod och hängde under övningstillfällena, för att det var samma sak varenda gång.”*

Hon motiveras av ansvaret att veta vad hon ska göra och att hon inte vill stå oförberedd den dagen någonting händer. Hon är även motiverad till att kunna andra uppgifter som t.ex. handhavande av livbåt även om det är något hon inte måste kunna. Tidigare var hon inte lika motiverad till övningarna eftersom de var tråkiga och alla bara stod och hängde. På den tiden ville hon tillbaka till sina vanliga arbetsuppgifter.

Informant 4 motiveras till att ta säkerheten på allvar eftersom hon jobbar på en riskfylld arbetsplats och det gäller hennes eget liv. Händer det något så ska hon kunna utföra sina säkerhetsuppgifter och veta vad hon ska göra annars kan hon inte kräva det av sina arbetskamrater. Informanten förklarade det här på följande sätt:

*”Jag ser till mitt eget. Det gäller mitt liv och om jag inte kan mina arbetsuppgifter, hur ska jag då kunna kräva av mina medarbetare att de ska kunna sina? Vi arbetar på en riskfylld plats och om det händer något måste vi kunna utföra våra arbetsuppgifter.”*

Informant 5 påpekar att skarpa situationer är något som skapar en förståelse för den hierarkiska strukturen ombord och hur viktigt den är för säkerheten ombord. Det motiverar honom till att ta sin roll på största allvar även under övning eftersom det är ända sättet att förbereda sig på. Han ser även intendenturen som en central resurs som står passagerarna närmast och ofta har stor erfarenhet av att handskas med människor.

#### **4.4.2 Den allmänna uppfattningen om motivation ombord**

Samtliga informanter tycker att det finns olika nivåer av motivation i intendenturen och att genomsnittet har en god motivation till sina säkerhetsuppgifter och övningarna. En av informanterna tar upp individens ansvar att se till att ha koll på sina uppgifter och att vara motiverad. Att ha koll på sin roll och våga fråga är viktig eftersom konsekvensen är att personen inte är trygg i sin roll. Han menar på hur viktigt det är med att veta sin roll och kunna följa organisationens plan under hela processen; från det att larmet går tills att man sitter i livbåten.

En informant tror att de som är med i brandgrupperna är mer motiverade eftersom de har fastare uppgifter, men de som har båt- och flottuppgifter och de som har evakuering blir lätt uttråkade under övningarna. Det kan därför vara slentrian som minskat motivationen hos vissa ombord eller att personen inte tycker att uppgiften är tillräckligt stimulerande jämfört med tidigare uppgifter. En annan informant tror att motivationen oftast beror på människan och inte på position ombord.

Något som har haft en negativ effekt på motivationen för vissa av informanterna har varit förflyttningen av övningarna till helgen, då det är som mest att göra för intendenturpersonalen. Det skapar en viss stress för de andra arbetsuppgifterna som måste göras. För att hålla motivationen uppe är det viktigt att övningarna är intressanta, vilket kan åstadkommas genom att undvika upprepning enligt en av informanterna. Samma person tror att för många övningar skulle ha en negativ effekt på intresset eftersom det skulle leda till mer slentrian. För att öka motivationen tror en annan informant att statister i hytterna som ska hittas under en övning hade varit bra och gjort att det kändes mer som på riktigt.

## **5. Diskussion**

I diskussionskapitlet diskuteras det resultat som framkommit i rapporten i förhållande till teorikapitlet och tidigare forskning inom ämnesområdet. Diskussionskapitlet består även av en metoddiskussion, där metodvalets för- och nackdelar, rapportens validitet och reliabilitet och etiska aspekter med rapporten diskuteras.

### **5.1 Resultatdiskussion**

Resultatet pekar på att intendenturpersonalen ombord på det undersökta fartyget har en positiv syn på, och ett positivt engagemang i säkerhetsarbetet. Den förutfattade meningen, att intendenturpersonalen inte är lika engagerade i säkerhetsarbetet som driftavdelningen visade sig vara fel. Som en av informanterna påpekade, är det inte positionen ombord utan människan som bestämmer hur allvarligt man tar på säkerhetsarbetet, oavsett avdelning.

Skillnaden ligger därför i hur individen uppfattar säkerhetsarbetet och det finns många faktorer som spelar in. Med kunskap kommer förståelse och med förståelse kommer engagemang. I resultatet framgick det att informanternas engagemang för säkerhetsarbetet ombord var bra, men att vikarierande personal ansetts vara mindre engagerade under säkerhetsövningarna. Det här pekar på att kunskap skapar engagemang, vilket kan bero på att den vikarierande personalen saknar kunskap som den ordinarie personalen besitter och klättrar därför inte lika högt i Maslows behovstrappa (se kapitel 2.4).

En faktor till de positiva intervju svaren är tryggheten i gemenskapen ombord. I kapitel 2.3 tas tryggheten upp och viljan hos individen att inte bli exkluderad. Därför kan det finnas en rädsla hos informanterna för att kritisera sina medarbetare, särskilt hos individer med längre yrkeserfarenhet. Viljan att inte frånga gemenskapen kan därför anses vara en orsak till att intervju svaren har uppfattats som överdrivet positiva. En annan påverkande faktor kan vara att undersökningen genomfördes ombord under arbetstid och på en öppen plats, se kapitel 3.4. Det var framförallt de äldre informanterna som uppfattades som överdrivet positiva. I kapitel 4.4 framgår det att informanterna var som mest positiva när det handlade om vad som motiverade deras kollegor under säkerhetsövningarna.

#### **5.1.1 Diskrepansen mellan intendentur- och driftavdelningen**

Tidigare forskning har påvisat att det finns en diskrepans mellan intendentur- och driftavdelningens uppfattning av säkerhetskulturen och säkerhetsarbetet (Ek, Akselsson, 2005). I forskningen från Ek och Akselsson (2005) framkom det även att det var samtliga besättningsmedlemmar som satte standarden och kvaliteten på säkerhetsarbetet. Enligt resultatet från rapporten påvisades en helt annan bild av uppfattningen av säkerhetsarbetet och vilka ingående besättningsavdelningar som satte standarden ombord. På det undersökta fartyget var gränserna utsuddade och samtliga besättningsmedlemmar ansågs vara en central del i säkerhetsarbetet. Den problematik som uppdagats i haverirapporter, där

intendenturpersonalen spelat en obetydlig roll och visat passivitet i deras skyldigheter, från tidigt 90-tal har åtgärdats (JAIC, 1998; NMA, 1991).

I intervjusvaren framkom det även att informanterna, som arbetat längre till sjöss, har tagit tidigare incidenter till sig och att olyckorna har ökat deras engagemang för säkerhetsarbetet. Informant 5 hävdade att diskrepansen fortfarande kvarstår i handelsflottan och att synen på att intendenturpersonalen som en belastning fortfarande finns kvar, då särskilt hos sjömän som arbetar på lastfartyg. I resultatet framgick det även att informanten ansåg att rederiet har arbetat med säkerhet genom åren på ett givande sätt. Det här kan vara en bidragande faktor till att den diskrepans mellan arbetsavdelningar som existerat enligt tidigare forskning inte förekommer på fartyget i undersökningen.

En annan bidragande faktor till det här kan också vara synen på individens ansvar som har framkommit i resultatet. Samtliga av informanterna ansåg att det måste finnas ett ansvar på den enskilda individen för att den ska kännas sig motiverad i säkerhetsarbetet ombord. Det här uppdagades exempelvis i intervjusvaren från Informant 2. Hon ansåg att individen måste vara engagerad själv och säkerställa att hon besitter relevant kunskap. Informanten berättade även att det handlar om hennes egna liv. Det här motiverades även av informant 4 enligt citat i kapitel 4.4.1.

Intervjusvaren från flertalet av informanterna kan kopplas till Maslows behovstrappa, se kapitel 2.4, där trappsteg 2 och 3 handlar om att individen behöver känna trygghet i form av säkerhet och vara en del av gemenskapen i säkerhetsorganisationen. I Eldhs (2004) avhandling framgår det att praktikgemenskapen kan vara en anledning till diskrepansen. I kapitel 2.4 framgår att människors handlingar i en organisation är strukturerade av den rådande praktikgemenskapen, vilket kan återspegla sig i det framkomna resultatet i rapporten och då särskilt i kapitel 4.2. Där framgick det att en stryka i organisationsstrukturen ombord var dess utformning och att den rådande säkerhetskulturen ombord ständigt gav utrymme till att ställa frågor vid tveksamheter.

### **5.1.2 Krav på individen som en del av säkerhetsorganisationen**

Att vara en del av en säkerhetsorganisation ställer vissa krav på individen och fartyget. Enligt ISM-koden (2010) krävs engagemang, kompetens, god attityd och motivation från varje individ i organisationen för att skapa en bra säkerhetskultur. Kompetens kommer med utbildningar och övningar, som är reglerade av STCW och SOLAS. Engagemang, god attityd och motivation är svårare att kontrollera. Det är därför viktigt att ledningen sätter en hög standard som resterande ombord kan följa.

En högt uppsatt person ombord, som informant 5, har därför ett stort ansvar för sina arbetskamraters syn på säkerhetsorganisationen. Informant 5 nämner att det kan vara svårt när en besättningsmedlem blir uttråkad av övningarna att motivera personen. Det är viktigt att vända det beteendet och få individen att förstå de kraven som ställs på samtliga ombord och

att det är minst lika viktigt att vara en del i säkerhetsorganisationen som de andra arbetsuppgifterna ombord.

### **5.1.3 Att vara en bidragande del i säkerhetsorganisationen**

Det kan vara svårt att känna sig bidragande om uppgiften inte känns relevant eller tillräckligt viktig. Det är därför viktigt att fartygsledningen får personalen att förstå att det är helheten och att fungera som en effektiv organisation som är viktig och inte den enskilda uppgiften (ISM-koden 2010).

Den hierarkiska strukturen har en roll i utformningen av säkerhetsorganisationen och vilka säkerhetsuppgifter en viss position ombord innebär (Eldh, 2004). På fartyget i rapporten är t.ex. intendenturchefens roll att agera som utrymningschef. Resultatet visar på att samtliga av informanterna kände att de ville vara en bidragande del i säkerhetsorganisationen oavsett position. Samtliga informanter uppfattades som positiva till sina säkerhetsuppgifter och deras position i organisationen, även om vissa uppgifter var roligare än andra enligt informant 3.

Fartygsledningen verkar ha lyckats med att få intendenturpersonalen motiverad att utföra säkerhetsarbetet, samt att få personalen att förstå helheten i säkerhetsorganisationen. Resultatet av det här är en säkerhetsorganisation som genom ett väl fungerande övningsupplägg och motiverad personal utifrån sett är redo att handskas med krissituationer.

### **5.1.4 Fördelar med intendenturpersonalen**

Som nämnts i kapitel 2.2.1 har intendenturpersonalen generellt två arbetsuppgifter ombord. Ena arbetsuppgift är starkt anknuten till service och intendenturpersonalen kommer därför i större utsträckning i kontakt med passagerarna än någon annan avdelning. Eldhs studie (2004) påvisade att driftavdelningen har ett tolkningsföreträde gällande frågor om säkerhetsarbetet. När intendenturpersonalen exkluderas i den rådande praktikgemenskapen ombord skulle det kunna bero på att intendenturpersonalen ses som en belastning istället för en resurs. När så sker är det mycket olyckligt eftersom intendenturpersonalen är den besättningskategori som står passagerarna närmast och kan med fördel inkluderas i praktikgemenskapen ombord.

### **5.1.5 Övningarnas utformning och relevans**

Det är viktigt för fartygsorganisationen att hela personalstyrkan är motiverad till att utföra sina säkerhetsuppgifter även under övning för att kunna agera som en välfungerande säkerhetsorganisation i skarpt läge (Andersson, 2005). Resultatet visade att informanterna tycker att övningarna ger resultat och att besättningen idag arbetar på ett effektivare sätt än tidigare. En nyckelfaktor till det här var att övningarna var av varierande karaktär och att gruppstorleken gav utrymme till att vid minsta tveksamhet kunna ställa frågor. Det här motiverades av informant 3 enligt citat i kapitel 4.2.1. En annan nyckelfaktor torde vara att stämningen under övningstillfällena är god.

Resultatet visade att säkerhetsorganisationen ombord på fartyget i undersökningen var välfungerande. Intendenturpersonalen ansåg att övningarna var stimulerande, men framförde samtidigt att det fanns brister som bör belysas. En bristfällighet ansågs av informanterna vara att säkerhetsövningarna inte gav utrymme till att lära sig handskas med människor i krissituationer.

Enligt Poole (2000) är besättningen ansvarig för att vägleda i processen och hanteringen av evakueringsutrustningen. En del i den processen måste därför vara att handskas med människor i krissituationer, särskilt med avseende på att intendenturpersonalens arbetsuppgifter som tidigare nämnt är starkt anknuten till service (Eldh, 2004). Samtliga av informanterna eftersökte därför mer övningar med statister för att ytterligare förbereda dem på situationer som kan uppkomma och informant 5 uttryckte betydelsen av det här enligt citat i kapitel 4.3.2.

Det finns en vilja att förbättra säkerhetsövningarna för intendenturpersonalen på fartyget i undersökningen och det här visar återigen på ett stort engagemang hos besättningen. Anledningen kan vara att övningarna är stimulerande, besättningen är delaktiga och att utformningen är bra.

## **5.2 Metoddiskussion**

I metoddiskussionen diskuteras för- och nackdelar med rapportens primär- och sekundärdata. Rapportens validitet och reliabilitet samt etiska aspekter tas även upp.

### **5.2.1 Primärdata**

Primärdata i rapporten utgörs av intervjuvaren från fem stycken semi-strukturerade intervjuer med ombordanställda i intendenturavdelningen. Metodvalet gav en utökad möjlighet till att förstå intendenturpersonalens syn på säkerhetsarbetet och övningsförfarandet ombord på passagerarfartyget i studien. Valet av metod gav även ett utrymme till att förstå varför personalen motiveras till att engagera sig i säkerhetsarbetet. Det semi-strukturerade intervjumaterialet möjliggjorde fokus på ett enskilt intervjuvar från informanterna. Enkelheten i strukturen på intervjumaterialet var en fördel då tidigare erfarenhet av djupintervjuer saknades (Bell, 2005). Frågeställningen gav även upphov till en dialog med den enskilda individen och ett förtroende mellan informanten och intervjuaren. Förtroendet gjorde det möjligt att ställa personligare frågor till informanten dock kan tid och plats påverka svaren på känsliga frågor (Berg, 2009).

En svaghet med rapportens primärdata är att data som tolkats och analyserats kommer från relativt få informanter, där fler informanterna inte kunde inkluderas p.g.a. tidsbrist. Ytterligare än svaghet var ordningen mellan informanterna vid intervju förfarandet. En annan ordning kunde medfört ett mindre fokus på evakueringsutförandet och istället möjliggjort en djupare förståelse av den enskilda individens syn på säkerhetsarbetet.



Primärdata tolkades genom transkribering av intervjuvären. Transkriberingen gjordes inte ord för ord för att få mer begripliga intervjuvar och tog längre tid än planerat.

### **5.2.2 Sekundärdata**

Sekundärdata i rapporten gav en förståelse för de regler och krav som ställs på intendenturen; hur säkerhetsorganisationen är uppbyggd samt vad som förväntas av intendenturpersonalen vid utrymning och evakuering. Förståelsen skapade ett relevant och utförligt teorikapitel och förenklade utformningen av intervjufrågorna och intervjuprocessen. Teorikapitlet tog relativt lång tid eftersom tillgång till de viktigaste källorna kom senare än planerat.

### **5.2.3 Rapportens validitet och reliabilitet**

Valet av antalet informanter skulle försöka spegla en generell bild av intendenturpersonalens syn på säkerhetsarbetet. Med tanke på det få antalet informanter anses vara otillräckligt. Ett större antal intervjuer från flera fartyg hade sannolikt skapat en fastare helhetsbild av intendenturpersonalens syn på säkerhetsarbetet. En annan aspekt var att informanterna arbetat inom samma rederi under hela sin karriär.

Spridningen i informanternas befattningar ombord kan anses vara en styrka, eftersom personal från samtliga arbetsgrupper inom intendenturavdelningen täckts in, även i en hierarkisk aspekt. Åldersfördelningen bland informanterna var likaså till fördel för rapportens validitet, då fyra av informanterna hade en lång erfarenhet av arbete i intendenturavdelningen på svenskflaggade passagerarfartyg.

I urvalsprocessen eftersöktes en könsfördelning hos informanterna som återspeglar verkligheten, men eftersom fyra av fem intervjuade var kvinnor, kan urvalet anses vara snedfördelat. Resultatet av könsfördelningen berodde på att under intervjuförloppet ombord lämnade en manlig informant återbud och en kvinnlig besättningsmedlem ställa upp istället.

### **5.2.4 Etiska aspekter med rapporten**

Rapporten följer Vetenskapsrådets (2002) fyra huvudkrav gällande individskydd: informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet.

Anonymitetsprincipen följdes när det gäller informanter, rederi och fartyg. Innan undersökningen kontaktades rederiet för tillstånd. Varje enskild informant godkände deltagandet i undersökningen. Informanterna informerades skriftligt om att deltagandet var frivilligt och att de när som helst kan avbryta sin medverkan (se bilaga 1). I presentationen av informanterna, se kapitel 4.1, presenteras endast nödvändig information för att förstå rapportens resultat- och diskussionskapitel och den enskilda individen kan ej identifieras av utomstående. Alla uppgifter har behandlats med respekt och aktsamhet och har förvarats så att inga obehöriga har kunna ta del av dem.

## 6. Slutsatser

Utifrån resultatet och diskussionen av rapporten kan följande svar ges på frågeställningarna:

### 6.1 Rapportens slutsatser utifrån frågeställningarna

- Hur uppfattar intendenturpersonalen säkerhetsarbetet ombord?

Genom en väl inarbetad struktur, bra utformad säkerhetsorganisation och bra kommunikation ombord har intendenturpersonalen en positiv uppfattning om säkerhetsarbetet. Anledningen till informanternas trygghet i säkerhetspositionen beror främst på tre faktorer: tidigare erfarenhet, varierande säkerhetsövningar och utrymme till att ställa frågor vid tveksamheter. I rapporten framgår det dock att schemaläggandet av säkerhetsövningarna inte är optimalt för intendenturpersonalens arbetsbelastning.

- Vad motiverar till intendenturpersonalens engagemang för säkerhetsarbetet ombord?

Med kunskap och ansvar kommer engagemang. Engagemanget för säkerhetsarbetet leder till motivation. Intendenturpersonalen i undersökningen motiverades av: säkerheten för individen, förståelse för konsekvenser av tidigare erfarenheter och katastrofer inom sjöfarten.

- Hur uppfattar intendenturpersonalen säkerhetsövningarna ombord?

Intendenturpersonalen uppfattar att säkerhetsövningarna ombord håller en hög kvalitet. Den varierande karaktären på övningarna, gruppstorleken och utrymmet till att ställa frågor var de främsta anledningarna till den positiva inställningen hos intendenturpersonalen.

### 6.2 Förslag på fortsatt arbetet inom området

För fortsatt arbete efterfrågas en större undersökning med fler informanter och fartyg. Resultatet i undersökningen bör även ställas i perspektiv till driftavdelningens uppfattning om säkerhetsarbetet.

## 7. Referenser

Andersson, M. (2005) *Human Aspects on the Evacuation of a Passenger Ship: Passengers' and Crews' Capabilities and Limitations to Cope with a Dangerous and Demanding Situation*. Gothenburg: Chalmers University of Technology

Bell, J. (2005) *Introduktion till Forskningsmetodik*. 4th edition. Sverige: Studentlitteratur

Berg, B. (2009) *Qualitative research methods – for the social studies*. Seventh edition. Boston: Allyn & Bacon.

Blomquist, C., Åkesson Röding, P. (2010) *Ledarskap – Personen Reflektionen Samtalet*. Sverige: Studentlitteratur AB

Hale, A., R. & Glendon, A., I. (1987) *Individual Behaviour in the Control of Danger*. Amsterdam: Elsevier Science Publisher

Ek, Å., Akselsson, R. (2005) Safety on board six Swedish passenger ships, *Maritime Policy and Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 32:2, 159-176.

Online @ <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/03088830500097455>

Eldh, C., (2004) *Den riskfyllda gemenskapen: att hantera säkerheten på ett passagerarfartyg*. Sverige: Arkiv förlag

IMO, International Maritime Organization. (2013a) *Safety management*. <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/Default.aspx> (2013-11-10).

IMO, International Maritime Organization. (2013b) *Structure of IMO*. <http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx> (2013-11-08).

ISM-code International Safety Management code. (2010) 3rd Edition. United Kingdom: CPI Books Limited

JAIC, Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen. (1998) *Slutrapport, Ro-ro passagerarfärjan MS ESTONIAS förlisning i Östersjön den 28 september 1994*. Helsingfors: Edita AB

Jense, G. (2007) *ISM-koden. Problemet är att hålla dokumentet levande. En studie av svensk passagerarfart i internationell trafik*. School of Technology and Design. Report No. 36. Växjö University

Kajser, I. (2005) *Kvinnliga sjömän – finns dom?* Sverige: Statens Maritima Museer

Lundh, M., Lützhöft, M., Rydstedt, Leif., Dahlman, J. (2010) *Evacuation in Practice – Observations from Five Full Scale Exercises: WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 9, No.2, 137-151.

Online @ <http://link.springer.com/article/10.1007%2FBF03195171>

NMA, Norwegian Maritime Authority. (1991) The Scandinavian Star disaster of 7 April 1990, Main Report. Oslo: Government Administration Services

Online @

[http://old.sjofartsdir.no/upload/Sj%c3%b8sikkerhet/Ulykkesrapporter/Scandinavian\\_star.pdf](http://old.sjofartsdir.no/upload/Sj%c3%b8sikkerhet/Ulykkesrapporter/Scandinavian_star.pdf)

Piètre Cambacédèdes, L., Chadet, C. (2010) The SEMA referential framework - avoiding ambiguities in the terms "security" and "safety": International Journal of Critical Infrastructure Protection, 3(2), 55-66.

Saxton, B., Trafikanalys (2013) Fartyg 2012 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi. Sverige: Maritime-insight

Online @

[http://trafa.se/PageDocuments/Fartyg\\_2012\\_Svenska\\_och\\_utlaenska\\_fartyg\\_i\\_svensk\\_regi.pdf](http://trafa.se/PageDocuments/Fartyg_2012_Svenska_och_utlaenska_fartyg_i_svensk_regi.pdf)

SOLAS, Safety Of Life At Sea. (2009) SOLAS – Consolidated Edition 2009. 5th Edition. United Kingdom: CPI Books Limited

STCW, Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. (2011) STCW, Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – Including 2010 Manila Amendments 2011. 3rd edition. United Kingdom: CPI Books Limited

Transportstyrelsen. (2009) Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella convention om säkerheten för människoliv till sjöss

Online @ [http://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS\\_2009\\_93.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS_2009_93.pdf)

Transportstyrelsen. (2011) Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt personolyckor i svenska handels- och fiskefartyg år 2011

Online @

[http://transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/Statistiksammanstallningar/2011\\_fartygs\\_olyckor\\_och\\_tillbud\\_samt\\_personolyckor\\_svenska\\_fartyg.pdf](http://transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/Statistiksammanstallningar/2011_fartygs_olyckor_och_tillbud_samt_personolyckor_svenska_fartyg.pdf)

Transportstyrelsen. (2013) *Tillsyn Online* @

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartyg/Tillsyn/>

Tsychkova, E. (2000) Influence of Waves and Ship Motions on Safe Evacuation of Passenger Ships

Vetenskapsrådet. (2002) Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning. Stockholm: Vetenskapsrådet

## Bilagor

### 1 Brev om godkännande till medverkan i undersökningen

#### Intendenturens syn på säkerhetsarbetet ombord vid en evakuering till sjöss

Vi kommer från Sjökapstensprogrammet på Chalmers och skriver ett examensarbete om intendenturens syn på säkerhetsarbetet vid en evakuering till sjöss. Genom den här intervjun vill vi skapa en förståelse för hur Du upplever säkerhetsarbetet ombord och dess relevans när det kommer till en skarp situation. Vi kommer att utföra 5 stycken intervjuer ombord idag, där varje respondent kommer från olika avdelningar i intendenturen. Innan vi börjar vill vi säkerställa att Du förstår varför vi gör intervjun och att Du med säkerhet vill delta. Om du känner att Du inte vill fortsätta med intervjun, har Du rätt att avbryta när som helst. Din anonymitet garanteras enligt akademiska regler och ditt svar kommer endast att analyseras av *Egil Nordström*, *Magnus Lindeberg* och *Margareta Ljung*.

Följande frågeställning ligger till grund för intervjun:

- Hur uppfattar du säkerhetsarbetet ombord?
- Vilken syn har du på evakueringsarbetet ombord? Och hur upplever du säkerhetsövningarna ombord?
- Vad motiverar dig till att bry dig om säkerheten?

Examensarbetet kommer att publiceras av Institutionen för Sjöfart och Marin Teknik på Chalmers Tekniska Högskola i slutet av det här året.

#### Ansvariga för examensarbetet

Magnus Lindeberg  
mj.lineberg@gmail.com  
+46761745053

Egil Nordström  
nordstrom.egil@gmail.com  
+46706333982

Handledare  
Margareta Ljung  
Gästforskare på Human Factors Gruppen  
margareta.ljung@chalmers.se  
+46317723617



Institutionen för Sjöfart och Marin Teknik