



Säkerhetsorganisationen på svenska traditionsfartyg

En studie av hur säkerhetsorganisationen i de ideella föreningar som driver traditionsfartyg bör anpassas till gällande regelverk

Examensarbete inom Sjökapstensprogrammet

Jesper Eriksson

Oskar Öberg

Institutionen för sjöfart och marin teknik

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige, 2013

Rapportnr. SK-13/152

RAPPORTNR. SK-13/152

Säkerhetsorganisationen på svenska traditionsfartyg

En studie av hur säkerhetsorganisationen i de ideella föreningar som driver traditionsfartyg bör anpassas till gällande regelverk

Jesper Eriksson

Oskar Öberg

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

Säkerhetsorganisationen på svenska traditionsfartyg

En studie av hur säkerhetsorganisationen i de ideella föreningar som driver traditionsfartyg bör anpassas till gällande regelverk

Safety management on Swedish traditional ships

A study on how the safety organization in the non-profit organizations that operate traditional ships should be adapted to current regulations

Jesper Eriksson

Oskar Öberg

© Jesper Eriksson, 2013.

© Oskar Öberg, 2013.

Rapportnr. SK-13/152

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag: Jesper Eriksson

Bilden visar en livflottsövning som besättningen från fyra traditionsfartyg genomför tillsammans.

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2013

Säkerhetsorganisationen på svenska traditionsfartyg

En studie av hur säkerhetsorganisationen i de ideella föreningar som driver traditionsfartyg bör anpassas till gällande regelverk

Jesper Eriksson

Oskar Öberg

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SAMMANFATTNING

Rapporten är en studie av svenska traditionsfartyg och dess säkerhetsorganisation. Fokus ligger på hur man i de ideella föreningar som driver traditionsfartygen på bästa sätt ska kunna anpassa sin verksamhet till gällande regelverk. Inledningsvis kommer en bakgrund på traditionsfartygens verksamhet och de regelverk som reglerar dem att presenteras.

Studiens frågeställning är inriktad på vilka som kan anses vara de viktigaste delarna i en säkerhetsorganisation för ett traditionsfartyg. Frågorna tar även upp ifall säkerheten kan påverkas på grund av att det är ideella föreningar som driver traditionsfartygen samt hur rollen som säkerhetsansvarig skall hanteras utifrån detta. Vidare ställs även frågor om hur ideella föreningar som driver traditionsfartyg på bästa sätt kan utveckla sin säkerhetsorganisation.

Information är insamlad via intervjuer med olika aktörer som arbetar med säkerhet, kontrollerar säkerhetsorganisationer eller är aktiva inom traditionsfartygsföreningar. De intervjuades svar ligger till grund för studiens resultat.

Rapportens slutsats är att de viktigaste delarna i en säkerhetsorganisation på traditionsfartyg är hantering och förebyggande av nödsituationer. Dessa områden är även de viktigaste när det gäller utveckling och optimering av säkerhetsorganisationen. Hantering och förebyggande av nödsituationer kan anses vara själva kärnan i en säkerhetsorganisation, med dessa delar på plats kan resterande delar byggas kring den.

Vad gäller ideella föreningar visar resultatet att detta inte behöver påverka säkerheten. Det engagemang som finns i föreningarna bidrar ofta till en väldigt god säkerhetskultur.

Nyckelord: Traditionsfartyg, säkerhetsorganisation, ISM-koden, säkerhetsansvarig, säkerhetshanteringssystem

ABSTRACT

This report is a study of Swedish traditional ships and their safety organization. The focus is on how the non-profit organizations that operate the traditional ships can adapt to current regulations in the best way. Initially a background on traditional ships, their organization and regulations that regulates them will be presented.

The study is focused on which parts that can be more important in the safety organizations for traditional ships. The questions also includes if a non-profit organization might affect the safety and how the role as designated person should be handled in these organizations. Furthermore the study addresses how a non-profit organization that operates traditional ships might improve their safety organization.

The information is gathered by interviews with persons that work with safety, controls safety organizations or is active in organizations that operate traditional ships. The answers from the interviews are the foundation for the results of the study.

The conclusion of the study is that the most important part of a safety organization on a traditional ship is the handling and prevention of emergencies. This part is also the most important part when it comes to improvement of the safety organization. The handling and prevention of emergencies can be considered to be the core of the safety organization, if this is in place the rest of the safety organization can be built around it.

In terms of non-profit organizations the results show that they do not need to affect the safety. The dedication of the members in these organizations often contributes to a good safety culture.

Keywords: Traditional ships, safety organization, ISM-code, designated person, safety management system

FÖRORD

Denna rapport är ett examensarbete utfört vid Chalmers Tekniska Högskola på institutionen för sjöfart och marin tekniks sjökaptensprogram. Det har genomförts under hösten 2013 och omfattar 15 högskolepoäng.

Arbetet med denna rapport har gett oss en djupare inblick i regelverken som styr en säkerhetsorganisation. Det har varit givande då utbildningen inte berör ISM-koden närmare, trots den stora delen av dagens sjöfart den utgör. Vi har även fått en större förståelse för det säkerhetsarbete som de ideella organisationerna som driver traditionsfartygen utför.

Vi vill tacka alla som har hjälpt oss med rapporten, delat med sig av sina kunskaper och inspirerat oss. Utan er hade det inte varit möjligt.

Särskilt tack till,

- Magnus Nilsson, för all hjälp under arbetets gång, ditt engagemang och de många timmarna du har lagt ner.
- Johan Högdén, för all den kunskap du har delat med dig av, din positiva och inspirerande inställning och ditt engagemang.
- Martin Larsson, för din handledning under arbetets gång.
- Alla de som har tagit sig tid till att ställa upp på intervjuer och delat med sig av sin kunskap.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	I
ABSTRACT	II
FÖRORD	III
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	V
FIGURFÖRTECKNING	VII
TABELLFÖRTECKNING	VII
ORDFÖRKLARINGAR.....	VIII
1. INTRODUKTION OCH INLEDNING.....	1
1.1 Syfte	1
1.2 Frågeställning	1
1.3 Avgränsningar	2
2. BAKGRUND OCH TEORI.....	3
2.1 Traditionsfartyg	3
2.2 IMO.....	4
2.3 SOLAS	4
2.4 ISM-koden.....	5
2.4.1 Fartyg som skall följa ISM-koden	5
2.4.2 Krav på säkerhetsorganisationen	5
2.4.3 ISM-kodens delar	5
2.4.4 Rollen som säkerhetsansvarig enligt ISM-koden	6
2.5 Svenska regelverk	6
3. METOD	8
3.1 Intervjuer	8
3.2 Analys av data	9
4. RESULTAT	10
4.1 De intervjuades uppfattning om säkerhetshantering.....	10
4.2 Viktigaste delarna i säkerhetsorganisationen	10
4.3 Ideella föreningar – kan det påverka säkerheten?.....	12
4.4 Krav från myndigheter – är de rimliga?.....	13
4.5 Säkerhetsansvarig i ideell förening	13

4.6 Förbättring av säkerhetsorganisationen	14
5. DISKUSSION	15
5.1 Resultatdiskussion	15
5.1.1 Hantering av nödsituationer.....	15
5.1.2 Uppföljning och rapportering av incidenter	15
5.1.3 Säkerhetsmanualen.....	16
5.1.4 Regelverk.....	16
5.1.5 Ideella föreningars påverkan på säkerheten.....	17
5.1.6 Rollen som säkerhetsansvarig.....	17
5.1.7 Förbättring av säkerhetsorganisationen.....	18
5.2 Metoddiskussion	19
6. SLUTSATSER	20
6.1 Förslag till fortsatta studier och arbete.....	20
REFERENSER.....	22
Muntliga källor	23
Bilder	23
BILAGA 1	24

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1: Traditionsfartyget M/S Atene (Magnusson, 2006)	3
---	---

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1: Behörigheter för befäl på traditionsfartyg (Transportstyrelsen, 2011)	4
---	---

Ordförklaringar

DP	Designated Person	Säkerhetsansvarig
IMO	International Maritime Organization	FN-organ för sjöfart
ISM-koden	International Safety Management-code	Internationella säkerhetsorganisationskoden
SMS	Safety Management System	Säkerhetssystem
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea	Internationella konventionen för säkerhet för människoliv till sjöss

1. Introduktion och inledning

År 2011 fanns det 60 traditionsfartyg registrerade i Sverige (Transportstyrelsen, 2011), samma år fanns det 155 svenskflaggade lastfartyg med en bruttodräktighet om minst 100 (Trafikanalys, 2012). Ett traditionsfartyg är ett fartyg som seglar för att bevara den traditionella sjöfartskulturen. Ett traditionsfartyg får inte drivas med kommersiellt intresse, allt arbete ombord görs oavlönat och eventuella vinster måste gå tillbaks till fartyget och dess underhåll (Transportstyrelsen, 2011).

Traditionsfartygen och dess föreningar betraktas av Transportstyrelsen som rederier, vilket betyder att de måste inneha certifikat och uppfylla gällande regelverk. Detta innebär bland annat att man måste upprätthålla en säkerhetsorganisation likvärdig vilket annat handelsfartyg som helst i den svenska handelsflottan. För att göra detta måste de ideellt arbetande medlemmarna i fartygens föreningar ta på sig arbetsuppgifter och ansvar som bland annat innebär att de har jour dygnet runt. Arbetet med säkerhetsorganisationen är tidskrävande och eftersom många i föreningarna ofta inte har någon erfarenhet av liknande arbete sedan tidigare kan resultaten variera. På grund av detta blir säkerhetskulturen i föreningen beroende av intresset och engagemanget bland medlemmarna.

Med denna problematik som grund är målsättningen med denna rapport att underlätta för dessa ideella krafter, genom att ta fram vilka som är de viktigaste bitarna inom säkerhetsorganisationen. Målet är att de på ett enklare sätt kan arbeta med att förbättra sin säkerhetsorganisation och uppfylla de krav som ställs.

1.1 Syfte

Syftet med denna studie är att undersöka hur de ideella föreningarna som driver svenska traditionsfartyg kan utforma och förbättra sin säkerhetsorganisation. Det kommer att undersökas hur man resonerar kring säkerheten ombord på svenska traditionsfartyg som seglar aktivt och på så sätt komma fram till vilka områden som är av störst vikt. I slutsatsen kommer de viktigaste områdena enligt studien presenteras för att ge ett underlag till hur en förbättring av en ideell förenings säkerhetsorganisation skulle kunna genomföras.

1.2 Frågeställning

Vilka är de viktigaste delarna i en säkerhetsorganisation på ett traditionsfartyg?

- Kan säkerheten påverkas av att det är ideella föreningar?
- Hur bör man hantera rollen som säkerhetsansvarig i föreningen?
- Vilka områden bör man fokusera på vid optimering av säkerhetsorganisationen?

1.3 Avgränsningar

Endast aktivt seglande svenska traditionsfartyg har behandlats. Rapporten har riktat sig mot styrelserna i föreningar¹ som har traditionsfartyg. Intervjuer har gjorts med två personer från olika föreningar som totalt driver fyra aktiva traditionsfartyg. Det har även gjorts intervjuer med en DP (designated person) på ett svenskt rederi och med två inspektörer från Transportstyrelsen. Större delen av arbetet har utförts i Göteborg. Det har även gjorts studiebesök i Skärhamn där föreningen M/S Atene, som driver traditionsfartyget M/S Atene, är lokaliserad.

¹ Traditionsfartyg kan drivas av föreningar eller stiftelser. I denna rapport används ordet föreningar som referens till den organisation som driver ett traditionsfartyg.

2. Bakgrund och teori

I bakgrunds- och teorikapitlet presenteras de fakta som är relevanta för studien. Både traditionsfartygen och hur dess verksamhet är uppbyggd samt de regelverk som styr utformandet av säkerhetsorganisationen för denna del av sjöfarten.

Längs våra kuster finns det många gamla fartyg som en gång i tiden bedrivit fraktfart, fiske eller passagerarfart. Idag är många av dessa fartygs arbete att bevara den traditionella sjöfartskulturen, både genom att bevara kunskapen om arbetet ombord och genom att bevara själva fartygen. Dessa fartyg kallas för traditionsfartyg. Ombord utbildas unga och vuxna i traditionellt underhållsarbete, framförande av fartyg, traditionellt sjömanskap och traditionella tekniker. (Transportstyrelsen, 2011)

För att kunna föra dessa kunskaper vidare anordnar fartygen seglarskolor, de tar ombord elever som får lära sig allt arbete som krävs för att framföra och hålla fartyget i bra skick. Som elev betalar man oftast en avgift när man är ombord, denna ska täcka in mat- och driftkostnader för fartyget. För att få mer pengar till underhåll och drift av fartyget anordnas även seglingar med betalande passagerare, t.ex. för företag. För att göra detta måste fartyget inneha ett passagerarcertifikat, eftersom de inte kan bedriva kommersiell aktivitet när det seglar som traditionsfartyg. (Transportstyrelsen, 2011)

2.1 Traditionsfartyg

Ett traditionsfartyg är ett fartyg som är av antingen kulturhistoriskt värde, är en kopia av ett fartyg med kulturhistoriskt värde eller ett fartyg som är byggt på så sätt att traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap uppmuntras (Transportstyrelsen, 2011). Figur 1 visar traditionsfartyget M/S Atene, byggd år 1909 som seglande fraktfartyg och som idag drivs av en ideell förening



Figur 1: Traditionsfartyget M/S Atene (Magnusson, 2006)

(Magnusson, Ett sekel under segel, 2008). Traditionsfartygens verksamhet skall vara okommersiell och ha syftet att levandegöra och föra vidare kunskap om traditionella sjömanshantverk. För att få ett certifikat för traditionsfartyg måste fartyget även inneha giltigt certifikat som last- eller passagerarfartyg. (Transportstyrelsen, 2011)

Fartyget måste även i samband med traditionsfartygscertifieringen få ett utlåtande om fartygets kulturhistoriska värde av Statens Maritima Museer (Transportstyrelsen, 2013).

Enligt Transportstyrelsen fanns det 60 svenska fartyg med traditionsfartygscertifikat år 2011 (Transportstyrelsen, 2011).

För varje traditionsfartyg har Transportstyrelsen tagit ett beslut om dess säkerhetsbesättning. I detta beslut regleras hur fartyget skall bemannas och vilka behörigheter som besättningen skall inneha för att få framföra fartyget. Det finns många olika behörigheter som ger rätt att framföra ett traditionsfartyg, bland annat en specialbehörighet som ger en tillåtelse att vara befälhavare eller styrman på enbart traditionsfartyg. (Transportstyrelsen, 2013)

Fullständig information om vilka behörighetskrav som gäller återfinns i tabell 1.

Tabell 1: Behörigheter för befäl på traditionsfartyg (Transportstyrelsen, 2011)

Behörighet	Begränsningar
Sjökapten	
Fartygsbefäl klass II-VIII	
Fartygsbefäl klass VI -VIII inre fart	Gäller endast inre fart
Befälhavare TF500	Gäller endast på traditionsfartyg ≤500 Brutto
Styrman TF500	Gäller endast på traditionsfartyg ≤500 Brutto
Befälhavare TF70	Gäller endast på traditionsfartyg ≤70 Brutto
Styrman TF70	Gäller endast på traditionsfartyg ≤70 Brutto
Befälhavare TF70 inre fart	Gäller endast på traditionsfartyg ≤70 Brutto i inre fart
Styrman TF70 inre fart	Gäller endast på traditionsfartyg ≤70 Brutto i inre fart

2.2 IMO

International Maritime Organization (IMO) är ett FN-organ som har funnits sedan 1959. Dess syfte är att ta fram och underhålla regelverk för områden inom sjöfarten, bland annat skydd av miljö, utbildning av sjömän och sjösäkerhet (IMO, 2013).

IMO kan inte själv anta nya konventioner, som andra FN-organisationer, utan det är medlemsstaterna som gör det. För varje ny konvention som skall godkännas krävs det att ett bestämt antal medlemsstater ska rösta ja, antalet varierar mellan olika beslut, dessa medlemsstater ska representera ett visst antal procent av världshandelsflottan. Idag har IMO 170 medlemsstater. (Svensson, 2013)

2.3 SOLAS

Den första versionen av International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) kom som ett resultat till Titanic-olyckan. Den femte versionen av SOLAS trädde i kraft den 25 maj 1980, det är den versionen som gäller idag. Konventionens syfte är att värna om människoliv till sjöss och anses ofta vara det viktigaste internationella regelverk som finns för världshandelsflottan. SOLAS reglerar det mesta av konstruktionen, utrustningen och driften på ett fartyg. Man kan bland annat hitta kapitel som reglerar brandskydd,

livräddningsutrustning, säker navigation och ledning för säkra fartygsoperationer. (IMO, 2013)

2.4 ISM-koden

International Safety Management Code (ISM-koden) trädde i kraft den första juli 1998 och är en del av SOLAS kapitel IX ”Management for the Safe Operations of Ships”. Kodens syfte är att införa en internationell standard för säker ledning och säkra fartygsoperationer samt förebygga föroreningar. (IMO, 2002)

2.4.1 Fartyg som skall följa ISM-koden

I SOLAS står det beskrivet att följande fartyg skall följa ISM-koden:

1. Passagerarfartyg, inklusive höghastighetspassagerarfartyg.
2. Oljetankers, kemtankers, gastankers, bulkfartyg, lastfartyg, höghastighetslastfartyg, andra lastfartyg och offshore borrhjuggar över 500 bruttoton.

Detta gäller dock inte för statsägda fartyg som inte används i kommersiellt syfte. (IMO, 2009)

ISM-kodens krav är minimumkraven som måste uppfyllas, enskilda flaggstater kan addera egna högre krav till dessa (Lloyd's Register, 2013).

2.4.2 Krav på säkerhetsorganisationen

I ISM-koden kapitel 1.4 (IMO, 2010) står det att alla rederier skall utveckla, implementera och upprätthålla en säkerhetsorganisation som innehåller följande:

1. En säkerhets- och miljöskyddspolicy.
2. Instruktioner och procedurer för att säkerhetsställa säkra fartygsoperationer och fullgott miljöskydd i enlighet med både internationell och flagstatens lagstiftning.
3. Definiera befogenheter och kommunikationsvägar i organisationen, både ombord och iland.
4. Procedurer för att rapportera olyckor och incidenter.
5. Procedurer för förberedelse och hantering av nödsituationer.
6. Procedurer för egenkontroll.

(IMO, 2010)

2.4.3 ISM-kodens delar

ISM-koden består av två delar. Del A heter implementering och består av 12 kapitel som vardera behandlar olika delar av organisationen. Dessa är kapitlen i del A:

1. Allmänt: Här definieras de olika uttrycken i koden, vad den har för syfte samt hur den skall appliceras.
2. Säkerhets- och miljöskyddsförklaring.

3. Ägarförhållanden: Här beskrivs hur man skall beskriva och tydligöra hur ägarbilden för fartyget ser ut.
 4. Säkerhetsansvarig: Beskriver att organisationen måste ha en säkerhetsansvarig som ser till att fartyget håller hög nivå vad gäller säkerhet och miljö.
 5. Befälhavarens ansvar och befogenheter.
 6. Kompetens och utbildning: Här beskrivs rutiner för rekrytering och inskolning av ny personal samt vidareutbildning av befintlig personal.
 7. Driftsrutiner: Fartyget måste ha checklistor som beskriver rutiner ombord.
 8. Nödrutiner: Beskriver att man måste göra riskbedömningar och öva inför olika nödsituationer som kan uppstå ombord.
 9. Utvärdering och uppföljning: Beskriver hur man ska följa upp incidenter för att förhindra att de händer igen.
 10. Underhåll: Beskriver hur underhåll ska planeras och dokumenteras.
 11. Dokumentation: Beskriver hur all dokumentation skall administreras ombord och inom organisationen.
 12. Egenkontroll av organisationen.
- (IMO, 2010)

I del B av ISM-koden finns det fyra kapitel som berör certifiering och verifiering av organisationen.

13. Certifiering och verifiering: Beskriver vilka certifikat organisationen har och hur dessa ska verifieras och förnyas.
 14. Tillfällig certifiering: Beskriver att man under vissa omständigheter kan få tillfälliga certifikat utfärdade.
 15. Verifiering: Beskriver hur verifieringen skall utföras.
 16. Certifikaten: Beskriver hur certifikaten skall utformas.
- (IMO, 2010)

2.4.4 Rollen som säkerhetsansvarig enligt ISM-koden

Rollen som säkerhetsansvarig beskrivs i ISM-koden kapitel 4. Där står det beskrivet att den säkerhetsansvarige kan vara en eller flera personer som skall bidra till säkra operationer av fartyget, både i säkerhets- och miljöaspekter, samt vara en direkt länk mellan de ombord på fartyget och rederiet. Den säkerhetsansvarige skall ha direkt koppling till högsta ansvariga i organisationen, detta för att enkelt kunna påvisa brister i fartygets säkerhet som behöver åtgärdas. (IMO, 2010)

2.5 Svenska regelverk

I TSFS 2009:1 definierar Transportstyrelsen vilka svenska fartyg som har krav på att inneha ett certifikat för sin säkerhetsorganisation ombord. Traditionsfartyg är en av fartygstyperna,

även passagerarfartyg (förutom RORO) i fartområde C-E finns med bland de inkluderade fartygen. Detta innebär att alla svenska traditionsfartyg skall kunna uppfylla en säkerhetsorganisation enligt ISM-koden, både när de seglar för att utbilda (som traditionsfartyg) och när de seglar med passagerare (som passagerarfartyg i fartområde C-E). (Transportstyrelsen, 2009)

Vidare säger Transportstyrelsen i TSFS 2009:1 8§ att de fartyg som nämns i 2§, vilket innefattar Traditionsfartyg och passagerarfartyg i fartområde C-E, får dokumentera sin säkerhetsorganisation enligt en bilaga i TSFS 2009:1. I bilagan tas dokumentationen, som ska finnas i dessa rederier, rörande säkerhetsorganisationen upp. Rent praktiskt blir skillnaden att traditionsfartyg, både när de seglar som traditionsfartyg och som passagerarfartyg, ska uppfylla kraven i ISM-kodens del A. Men de behöver inte uppfylla del B i ISM-koden som behandlar certifiering och verifiering, det räcker att de uppfyller det som står i TSFS 2009:1 bilaga 1, vilket i princip är en översättning av ISM-kodens del A gjord av Transportstyrelsen. (Transportstyrelsen, 2009)

3. Metod

Rapporten är en fallstudie som har byggts på material insamlat vid fyra intervjuer samt vid studie av dokumentation och regelverk som ansetts relevant för området. Enligt Denscombe (2009) är en fallstudie en lämplig metod vid studie av ett pågående problem, då det ger både en djup inblick i problematiken samt en god bild av helheten kring problemet. Med detta som grund valdes denna metod för rapporten, eftersom problematiken är aktuell och pågående. Materialet från de halvstrukturerade intervjuer som genomfördes har utgjort studiens primärdata. De regelverk och den litteratur som har studerats har utgjort studiens sekundärdata.

Studien genomfördes med ett kvalitativt upplägg då dess syfte var att få en djupare inblick i problematiken. Enligt Trost (2005) är en kvalitativ studie att föredra om studiens syfte är att försöka förstå människors sätt att resonera samt förstå och se mönster i ett resultat, vilket var syftet med denna studie.

Enligt Denscombe (2009) är det viktigt att vara inläst på ämnet inför intervjuerna. Detta för att kunna förstå den intervjuades resonemang och kunna analysera dessa på ett bra sätt. Därför har dokumentation samt regelverk från IMO och Transportstyrelsen studerats inför intervjuerna.

3.1 Intervjuer

Intervjuerna som gjordes var kvalitativa med ett halvstrukturerat upplägg (Höst, Regnell, & Runeson, 2006). Intervjumetoden valdes för att komma åt djupet i de intervjuades resonemang, samt fortfarande ha en viss struktur för att kunna jämföra de olika svaren med varandra (Höst, Regnell, & Runeson, 2006). För att underlätta jämförelsen av intervjuerna ställdes samma frågor i alla fyra intervjuer. Jämförelsen bestod av att se i vilka frågor de var eniga och i vilka frågor de svarade olika, samt om mönster kunde urskiljas i deras svar.

Intervjun innehöll sex grundfrågor, till tre av dessa frågor hade följdfrågor adderats. Följdfrågornas funktion kan liknas med en checklista, för att säkerhetsställa att de för rapporten intressanta områdena täcktes in. Intervjufrågorna som användes finns presenterade i bilaga 1. Slutsatser drogs från samband som uppstod. Exempel på detta var att alla inledde med att tala om ett visst ämne, eller motsatsen, att ingen tog upp ett område författarna ansåg finnas inom frågans ramar.

Intervjuerna genomfördes i oktober på de intervjuades arbetsplatser samt på Chalmers Tekniska Högskola. Intervjuerna spelades in och kortare anteckningar togs under intervjuerna för att underlätta efterarbetet samt analysen av dem. Intervjutiden var satt till cirka 30 minuter.

Enligt Denscombe (2009) har en studie där materialet insamlats via intervjuer ofta ett relativt lågt antal informanter. Han säger även att urvalet beror på studiens inriktning och mål. De som intervjuades i denna studie är alla verksamma inom studiens område på olika vis. Målet var att få personer med expertis och erfarenhet från de olika delarna av området. De representerar även olika sidor av problemet för att kunna väga in alla relevanta infallsvinklar och skapa en så omfattande och korrekt uppfattning om problematiken som möjligt. De som intervjuades var:

Aktiv befälhavare på traditionsfartyg

- Bidrog med sin erfarenhet som befälhavare från ett aktivt seglande traditionsfartyg och tillförde kunskap om hur det fungerar i praktiken ombord på dessa fartyg. Både vad gäller själva verksamheten i sin helhet och hur arbetet med säkerheten utförs.

Aktiv DP i förening med traditionsfartyg

- Bidrog med sin erfarenhet som DP vilket gav en bild av hur man jobbar med säkerheten och hanterar en säkerhetsorganisation i en ideell förening.

DP på svenskt rederi

- Har med sin yrkesroll en lång erfarenhet av arbete med säkerhet ombord på fartyg i ett rederi. Har även en viss erfarenhet av det arbete som sker i traditionsfartygsföreningar. Bidrog med kunskap om hur man utformar och utvecklar ett Safety Management System (SMS), säkerställer att det efterlevs och även hur man hanterar kraven från myndigheter och inspektörer.

Två inspektörer från Transportstyrelsen

- Bidrog med kunskap om hur myndigheterna arbetar för att säkerställa att de svenska traditionsfartygen lever upp till gällande krav.

3.2 Analys av data

Ljudupptagningarna från intervjuerna transkriberades och de olika respondenternas svar jämfördes mellan varandra. Varje fråga analyserades genom att studera ifall de intervjuade talade om samma områden och ifall mönster kunde tydas i svaren från de olika respondenterna. I resultatet presenteras de områden man av intervjuerna kan anse vara av störst vikt och de områden som eventuellt kan anses mindre viktiga för denna typ av fartyg. Enligt Denscombe (2009) kan man i en kvalitativ studie inte presentera all data ordagrant, urval kommer att göras för att lyfta fram de viktigaste resonemangen och tankarna.

4. Resultat

Resultaten är baserade på data insamlad vid fyra intervjuer med representanter från olika grupper som är engagerade inom området. Resultatet presenteras efter sex teman; vad de anser säkerhetshantering vara, säkerhetsorganisationen, ideella föreningar, säkerhetsansvarig, förbättringar av säkerhetsorganisation. I dessa delar redovisas allas åsikter och resonemang. Frågorna som ställdes vid intervjuerna finns redovisade i bilaga 1.

4.1 De intervjuades uppfattning om säkerhetshantering

Här var alla fyra parterna överens om att det handlar om att skapa en säkerhetskultur i organisationen. Det gäller att få alla i föreningen att vara medvetna om sin roll och sitt ansvar i olika situationer som kan uppstå. Det ska vara något man gör för att förbättra och hålla en hög nivå på sin egen säkerhet.

DP från traditionsfartygsföreningen beskrev det på följande sätt:

”Att ha ordning och reda. Förstår vad man gör och kunna förklara för någon utifrån varför man gör det. Få alla i en stor organisation att förstå att de ingår i säkerhetsorganisationen och få dem att tänka därefter. Det ska vara en hjälp för oss i föreningen, inget som någon farlig myndighet begär att vi ska göra”

4.2 Viktigaste delarna i säkerhetsorganisationen

Alla tyckte att det måste finnas en medvetenhet i organisationen, så att medlemmarna kan sina viktigaste uppgifter i olika situationer utan att kolla i manualen varje gång.

Säkerhetstänkandet ska vara en naturlig del av verksamheten, både ombord och iland.

Inspektörerna från Transportstyrelsen kommenterade följande gällande att ha en medvetenhet i föreningen:

”Skapa en medvetenhet bland besättningen och landorganisationen så att de vet vad de ska göra i olika situationer”

Tre av fyra parter talade om manualen och dess utformning. Den ska vara lättläst och inbjudande för medlemmar i föreningen att använda. Manualen ska fungera som en checklista för moment man känner sig osäker på, alltså vara relevant för fartyget och inte bli något man gör för någon annans skull.

Traditionsfartygsbefälhavaren kommenterade manualen och dess utformning på följande vis:

”Organisationen skall ha en förankring i manualen. Den skall gå att förstå för alla i föreningen, vara lättillgänglig, men samtidigt täcka in alla rutiner och uppfylla de krav

som ställs. Man måste förstå nyttan med manualen. Så att den skapar ordning och en rollfördelning i föreningen”

Tre av fyra nämnde även vikten av att följa upp incidenter, både genom att skriva rapporter och dela erfarenheter mellan varandra i organisationen. Detta för att förhindra att samma incident upprepas. Det behöver inte bara vara inom föreningen, då många traditionsfartygsföreningar bara har ett fartyg, utan det kan även handla om att dela erfarenheter föreningar emellan.

DP från det svenska rederiet kommenterade vikten av att följa upp och dela erfarenheter på följande vis:

”Dra nytta och lärdom av varandras erfarenheter. En incident på ett fartyg kan oftast analyseras och förebyggas så att inga andra fartyg gör samma misstag igen. Även sprida nya säkra metoder och idéer för att höja säkerheten på alla fartyg, inte bara sitt eget”

Att ha ett bra samspel mellan landorganisationen och besättningen är något som två av fyra nämnde. Detta för att få en bra fungerande säkerhetsorganisation. Man ska både i land och ombord veta vad man har för ansvar vid en incident, för att kunna hantera den på bästa sätt.

DP från det svenska rederiet kommenterade följande angående samspelet mellan landorganisationen och de ombord:

”Samspelet mellan de i land och de ombord kan ses som grundstommen i ISM-systemet, fartygsägaren tar sitt ansvar och jobbar tillsammans med de på fartygen för att minimera sina risker”

Två av fyra talade om vikten av att hålla övningar, för att säkerställa att man ombord och iland vet vad man har för uppgifter i olika situationer som kan uppstå. Viktigt är att övningarna är relevanta för fartyget och föreningen. De ska hållas regelbundet och alltid när behov finns, som vid ny besättning.

Traditionsfartygsbefälhavaren kommenterade följande angående vikten av att hålla övningar:

”Öva är viktigt för att utbilda och säkerställa att alla kan det som de behöver kunna för att allt ska fungera vid kritiska lägen och nödsituationer”

Att jobba proaktivt är något som två av fyra tryckte på. Man ska identifiera sina risker och se till att förebygga dem innan något händer.

DP från traditionsfartygsföreningen kommenterade följande angående det proaktiva arbetet:

”Jobba proaktivt, inte jobba med vad man gör om någon har ramlat i, utan hur man ska förhindra att någon faktiskt ramlar i. Identifiera sina egna risker och lära sig hantera dessa”

Till sist nämnde även inspektörerna från Transportstyrelsen att det är viktigt att ha koll på sitt fartyg och dess utrustning. Fartygen kan många gånger vara gamla med traditionell utrustning ombord, som till exempel riggarna på seglande traditionsfartyg. Om den traditionella utrustningen inte är väl underhållen kan den utgöra en säkerhetsrisk. Det kan även vara en säkerhetsrisk om besättningen ombord inte har tillräcklig kunskap om hur den traditionella utrustningen skall hanteras.

Inspektörerna från Transportstyrelsen kommenterade traditionsfartygens förutsättningar på följande vis:

”Bedriva ett kontinuerligt säkerhetsarbete och ha koll på sitt fartyg samt dess utrustning är viktigt, speciellt riggarna på seglande traditionsfartyg”

4.3 Ideella föreningar – kan det påverka säkerheten?

Här talade alla fyra parter om det engagemang som finns i föreningarna. Eftersom ideella föreningar bygger på frivillighet, har också de medlemmar som är med i föreningarna ett driv och engagemang för att göra ett så bra jobb som möjligt. Vilket de som intervjuades även tror kan gälla säkerhetsarbetet.

DP från traditionsfartygsföreningen kommenterade fördelen av att ha ett stort engagemang på följande sätt:

”Vi jobbar med säkerheten för vår egen skull, och där kan nog engagemanget spela in och se till att vi gör ett bra jobb med detta. Vi är generellt sett väldigt engagerade i föreningen, det är tacksamt då engagemanget ger en bra dialog vilket bidrar mycket till att kunna höja säkerheten”

Tre av fyra tyckte att en svårighet kan ligga i att det är mycket folk inblandade. Det kan bli problem med många åsikter om hur saker ska utföras. Med många inblandade kan det också bli svårt att hålla koll på att alla kan sina uppgifter.

Inspektörerna från Transportstyrelsen kommenterade detta på följande vis:

”Svårigheten kan vara att det är många personer inblandade, spridda över flera generationer, vilket kan leda till olika synsätt på hur saker skall göras”

DP från det svenska rederiet talade även om att det lätt kan bli hemmablind i föreningarna. Man har sina rutiner som man alltid jobbat med och det kan därför vara svårt att göra ändringar:

”Det negativa kan vara att man troligtvis lätt blir hemmablind, så har vi alltid gjort här i föreningen. Svårt att implementera nya rutiner”

4.4 Krav från myndigheter – är de rimliga?

Alla fyra parter var väldigt överens om att det bör ställas krav. De grundar detta på att man på traditionsfartyg ofta genomför skolseglingar med många elever ombord och passagerarturer med mycket folk ombord. Därför tyckte alla att krav bör ställas på föreningarnas säkerhetsorganisationer för att kunna säkerställa att man kan hantera olika tänkbara situationer med mycket folk ombord.

DP från det svenska rederiet kommenterade detta på följande sätt:

”Det är helt klart att det ska ställas krav, dessa bör vara rätt så hårda. På traditionsfartygen anordnas ofta skolseglingar med många personer ombord. Hela föreningen måste vara väldigt säker på att man på fartyget vet hur man ska hantera detta på ett säkert sätt. Att tappa en container från ett lastfartyg är inte lika allvarligt som att tappa t.ex. en rullstolsbunden passagerare från ett traditionsfartyg”

Tre av fyra talade om vikten av att anpassa regelverken till organisationerna så att de är relevanta för den verksamhet man sysslar med. De tror även att risken finns att föreningarna gör en onödigt svår tolkning av regelverken.

Traditionsfartygsbefälhavaren kommenterade denna anpassning på följande vis:

”Krav måste det ställas, det gäller att anpassa det till rätt nivå för att det ska få en bra funktion och faktiskt höja säkerheten. Det får inte bara bli något man uppfyller för sakens skull för att hålla ryggen fri”

4.5 Säkerhetsansvarig i ideell förening

Här tyckte alla fyra parter att man bör dela på ansvaret som säkerhetsansvarig i föreningen. Detta eftersom det är ideellt arbete, man kan inte ge en person uppgiften att axla det tunga ansvaret som säkerhetsansvarig när det sker på ens fritid. De tycker även att ett bra upplägg är att man i organisationen har en huvudansvarig för säkerheten som under sig har en grupp av medlemmar som delar på jourhavandet. Det blir då den huvudansvariges uppgift att delegera de uppgifter som de jourhavande skall sköta, samt se till att alla har den kunskap som krävs och att överlämningarna sköts. De som har jour måste vara medvetna om sitt ansvar och att de måste vara tillgängliga hela tiden de har jour.

DP från det svenska rederiet kommenterade rollen som säkerhetsansvarig i en ideell förening på följande vis:

”Ansvaret bör delas mellan medlemmar i föreningen, med en som har huvudansvaret som DP i föreningen. Den som har jouren har en jourväska som innehåller allt viktigt som kan behövas. Ha en genomgång så att alla som har väskan är medvetna om sina uppgifter”

4.6 Förbättring av säkerhetsorganisationen

Alla fyra parter var överens om att det området som bör prioriteras vid en förbättring av säkerhetsorganisationen är rutiner för nödsituationer och arbete för att förebygga miljöförorening. Detta eftersom till exempel en olycka eller ett utsläpp inte bara är tragiskt utan även kan generera väldigt stor negativ publicitet för verksamheten. Vidare talade de om vikten av att hålla övningar för att skapa en medvetenhet hos medlemmarna så att säkerhetsarbetet blir en naturlig del av verksamheten. Allt detta kan ändå anses hamna i samma fack, arbetet med att förebygga och hantera nödsituationer samt miljöarbete.

DP från det svenska rederiet kommenterade detta på följande vis:

”Eftersom det är så påtagligt om något händer anser jag att nöd och miljö är de mest kritiska delarna och därmed de viktigaste. Kan generera stor bad-will om dessa delar inte fungerar som de ska, t.ex. oljespill eller tappa någon överbord. Vilket kan leda till att man kan tappa sponsorer eller få mindre antal passagerare”

När de olika parterna resonerade vidare om hur man bör genomföra en förbättring nämnde de hur viktigt det är att involvera medlemmarna och bygga förbättringarna på återkoppling från de aktiva i organisationen. För att på så sätt skapa något som är relevant för organisationen och inte något som tvingas på dem utifrån.

Traditionsfartygsbefälhavaren kommenterade hur det bör genomföras på följande vis:

”Det handlar ändå om att få en acceptans och kunskap hos dem som ska arbeta utifrån säkerhetsystemet. Med detta ta fram vad som är bra och dåligt för att på så sätt komma fram till vad man bör förbättra och vad som är viktigast att ta först. Det är viktigt att involvera alla berörda medlemmar, för att få en bra återkoppling, och att gruppen faktiskt tar till sig de nya utformningarna”

5. Diskussion

Syftet med denna rapport var att undersöka säkerhetsorganisationen på traditionsfartyg och vilka områden inom den som kan anses vara viktigast för dessa fartyg och föreningar. Intervjuer har genomförts för att få reda på hur man i dagsläget resonerar kring säkerhetsorganisationen i föreningar med traditionsfartyg, samt hur myndigheter och professionella resonerar.

5.1 Resultatdiskussion

I resultatkapitlet presenterades de olika parternas åsikter och tankar kring studiens frågor, där kunde man se vissa samband och dessa kommer att utvecklas och diskuteras i detta kapitel.

5.1.1 Hantering av nödsituationer

Resultatet från intervjuerna indikerade att alla parter var eniga om att den absolut viktigaste delen i en säkerhetsorganisation är hanteringen av nödsituationer, både förebyggandet av dem och den faktiska hanteringen av dem. Vilket innebär att det som står i kapitel 1.4.5 i ISM-koden, procedurer för förberedelse och hantering av nödsituationer, skulle vara den viktigaste delen i säkerhetsorganisationen för traditionsfartyg. I intervjuerna talade alla parter om att man bör sträva efter att skapa en god säkerhetskultur i föreningen, detta gäller alltså både iland och ombord på fartyget, då det är så påtagligt när det händer något allvarligt.

Medlemmarna ska ha en medvetenhet om sina roller och rutiner i olika situationer. Med en god medvetenhet hos medlemmarna skapar man känslan av att hanteringen av nödsituationerna blir något som är naturligt. En av grunderna i förebyggandet av nödsituationerna är att känna till sina risker man har i föreningen. Om man känner till sina risker kan man utforma övningar och rutiner som är relevanta och täcker in de risker man måste hantera på sitt fartyg.

Inspektörerna från Transportstyrelsen kommenterade detta på följande vis:

”Säkerhetsövningar är viktiga och ska vara relevanta för organisationen. Övningarna ska skapa en medvetenhet bland besättningen och landorganisationen så att de vet vad de ska göra i olika situationer”

5.1.2 Uppföljning och rapportering av incidenter

En annan viktig aspekt i förebyggande av nödsituationer är att ha en god uppföljning av incidenter. Rapporter bör skrivas och erfarenheter hos besättningen bör delas inom föreningen. På detta vis kan man minska risken att samma incident händer igen, eftersom man nu vet hur man bör hantera situationen. Denna uppföljning med rapporter och erfarenheter är något som bör ligga till grund för uppdatering och utveckling av säkerhetsmanualen samt rutiner. I ISM-koden kapitel 9 står det att uppföljning av incidenter skall göras och att rederiet skall ha rutiner för hur de skall hanteras samt implementeras.

5.1.3 Säkerhetsmanualen

Utformningen av säkerhetsmanualen är också något som man bör arbeta mycket med. Av resultatet framgick att det kan finnas en problematik vid anpassningen av säkerhetsmanualen till den egna verksamheten. Riskerna finns att när man i föreningen skriver sin säkerhetsmanual utformar den så man tror att myndigheterna vill att den ska se ut och inte på det sätt som är relevant för verksamheten. Detta är något som både de föreningsaktiva och inspektörerna från Transportstyrelsen uttryckte i sina intervjuer.

En av de viktigaste faktorerna när det kommer till säkerhetsmanualen är att den måste vara relevant för verksamheten som bedrivs och även anpassad för de som ska läsa den. Att tvinga på föreningarna ett regelverk och låta deras verksamhet anpassa sig efter regelverket är sällan en bra lösning. Istället bör man samla de rutiner som redan finns i verksamheten och med dem skapa en säkerhetsmanual med riktigt bra förankring till vad som faktiskt görs. Självklart måste säkerhetsmanualen leva upp till de krav som ställs i TSFS2009:1, det gäller därför att utveckla sina rutiner och arbeta med de kapitel i säkerhetsmanualen som blir nya för verksamheten. Det ska kännas som att säkerhetsarbetet blir en naturlig del av den dagliga verksamheten

Inspektörerna från Transportstyrelsen påpekade vikten av denna anpassning på följande sätt:

”Fler sidor i manualen är inte bättre. Folk i föreningen ska vilja titta i manualen och känna att de har nytta av den, det ska inte vara ett tjockt jobbigt dokument”

5.1.4 Regelverk

De regelverk som styr uppbyggnaden av säkerhetsorganisationen på traditionsfartyg är i grunden relativt enkla, men till en början uppfattas de ofta av föreningarna som väldigt stora och komplicerade. Allting har sin grund i ISM-koden som återfinns i SOLAS kapitel IX. Transportstyrelsen har sedan i bilaga 1 i TSFS 2009:1 gjort en översättning av ISM-koden vilket är det dokument som styr hur utformningen av säkerhetsorganisationen skall se ut på traditionsfartyg.

De resonemang som fördes i intervjuerna tyder på att alla parter var överens om att regelverk är något som bör finnas för traditionsfartyg. Problemet ligger i hur regelverken är framställda och hur de uppfattas av föreningarna. Regelverken bör vara skrivna på ett sådant sätt att de enkelt kan tolkas av medlemmarna som ska använda dem.

Inspektörerna från Transportstyrelsen hade följande kommentar kring regelverken som styr säkerhetsorganisationen på traditionsfartygen:

”Det är inte bra att bara trycka ner hela SOLAS-regelverket på småtonnage, men vad gäller säkerhetsorganisationen så är det något vi upplever fungerar bra”

5.1.5 Ideella föreningars påverkan på säkerheten

Engagemanget i dessa ideella föreningar kan vara en väldigt positiv faktor för säkerheten. Det kompenseras troligtvis för den eventuella brist i kunskap och erfarenhet som kan finnas hos medlemmarna. Enligt Transportstyrelsen får inte föreningarna som driver traditionsfartygen drivas med kommersiellt intresse. Arbetet i föreningarna är alltså ideellt, det är något medlemmarna gör för att de brinner för sitt intresse. Kan man då få medlemmarna att tycka att arbetet med säkerheten är något som är kul och intressant, finns det möjlighet att skapa en väldigt bra säkerhetsorganisation.

Risken är dock att de inte tycker det är kul och att det känns som man gör det för någon annans skull. Då kan detta istället resultera i en säkerhetsorganisation med många brister. Ytterligare en risk kan vara att viktiga punkter glöms bort, då dessa upplevs jobbiga eller onödiga. Man måste i föreningen se till att få en helhet i sitt säkerhetsarbete.

Inspektörerna från Transportstyrelsen uttryckte sina tankar kring engagemanget i de ideella föreningarna på följande sätt:

”Engagemang och bra dialog är det viktigaste för att det ska bli ett bra resultat”

5.1.6 Rollen som säkerhetsansvarig

Ett problem som uppstår när de ideella föreningarna utformar sin säkerhetsorganisation är hur de ska fördela ansvaret mellan medlemmarna. Detta sätts på sin spets när det kommer till rollen som säkerhetsansvarig i föreningen. I ISM-koden del A kapitel fyra står det tydligt beskrivet att det skall finnas en säkerhetsansvarig i organisationen samt hur rollen som säkerhetsansvarig skall vara utformad. Den säkerhetsansvarige skall vara en person som har direkt kontakt mellan de ombord på fartyget och högsta ansvariga i föreningen. Detta gör att den säkerhetsansvarige alltid måste vara tillgänglig då fartyget är aktivt vilket gör att denna roll innebär ett stort ansvar med många förpliktelser, något som många gånger är svårt att få ideella medlemmar att ställa upp på. Av de resonemang som framgick i intervjuerna tror alla parter att den bästa och mest rättvisa lösningen på detta problem är att flera medlemmar delar på ansvaret.

Man bör ha en huvudansvarig för säkerheten i föreningen, som under sig har ett antal jouransvariga. På detta sätt har en person det administrativa ansvaret vad gäller revidering av säkerhetsmanualen och implementering av nya rutiner. Denna person behöver då inte ta hela det tunga ansvaret vad gäller att vara tillgänglig alla tillfällen föreningens fartyg är aktiva. Detta ansvar hamnar istället hos de jouransvariga, som bör vara erfarna medlemmar från föreningen och införstådda med det ansvar de har. Som man kan läsa i ISM-koden del A kapitel fyra behöver inte den säkerhetsansvarige vara en person, det kan vara flera. Denna lösning är då helt i enlighet med ISM-kodens krav.

Ett viktigt moment i detta jourhavande är överlämningarna. Alla parter talade om vikten av att ha ett tydligt system för detta. En bra lösning som framgick av resultatet var att ha en telefon som de jouransvariga har under sin jourtid. Till telefonen bör även en checklista följa med. Checklistan kan innehålla rutiner för olika incidenter samt alla viktiga telefonnummer som kan tänkas komma till användning vid en sådan situation.

DP från det svenska rederiet kommenterade följande om vad han tycker kan vara ett bra upplägg:

”Likt organisationen på rederiet, ha en DP-väska (jourväska) som innehåller allt viktigt som kan behövas för en säkerhetsansvarig. Den som har väskan har ansvaret. Ha en genomgång i föreningen om vad väskan innehåller och hur/när man tänkt att dessa saker skall användas, så att alla som har väskan är medvetna om sina uppgifter. Ha en checklista för hur innehållet bör användas”

Överlämningen blir då väldigt tydlig i och med att den hängs upp på ett fysiskt föremål, likt en stafettpinne. Det underlättar även genom att man ombord bara har ett journummer att ringa vid en incident och inte behöver leta i en lista för att ta reda på vem som har jouden.

5.1.7 Förbättring av säkerhetsorganisationen

När det kommer till förbättring av säkerhetsorganisationen i föreningen indikerar resultatet på att det är nödrutinerna som är det man bör utveckla i första hand. Detta eftersom man kan anse att nödrutinerna är själva kärnan i säkerhetsarbetet, både att förebygga och hantera dem. Har man fungerande nödrutiner kommer resten av säkerhetsorganisationen kunna byggas kring dem. Nödrutinerna blir grundstenen och dagliga rutiner och policys kan knytas an till dem.

Resultaten indikerade även att en viktig aspekt i förbättringsarbetet är hur man utför sin revidering av säkerhetsorganisationen. För bästa resultat bör man i tidigt skede involvera de medlemmar som berörs av ändringarna. Med återkoppling från de som använder säkerhetssystemet kan man lättare komma åt de punkter där förbättring kan göras. Detta gör även att man får medlemmarna att känna sig delaktiga i förändringen, vilket förhoppningsvis leder till att de har lättare att ta det till sig när det implementeras.

Traditionsfartygsbefälhavaren uttryckte sina tankar kring hur en förbättring kan göras på följande vis:

”Det handlar om att få en acceptans och kunskap hos dem som ska använda det. Med detta ta fram vad som är bra och dåligt och på så sätt komma fram till vad man bör förbättra och vad som är viktigast att ta först. Det är viktigt att involvera, för att få en bra återkoppling, och att gruppen faktiskt tar till sig de nya utformningarna”

5.2 Metoddiskussion

Studien genomfördes med ett kvalitativt upplägg, då det var den djupare kunskapen och resonemangen hos de intervjuade som var av intresse. En kvantitativ studie hade gett en väldigt tydlig uppdelning av svaren, men saknat djupare resonemang kring frågorna. En annan faktor till att studien var kvalitativ var att vi valde att fokusera på ett fåtal personer med stor kunskap inom området. Om mer tid hade funnits att tillgå skulle eventuellt en kvantitativ studie hos andra traditionsfartygsföreningar genomförts för att verifiera våra resultat, vilket eventuellt hade bidragit till en högre validitet och reliabilitet.

Anledning till att intervjuer valdes som metod för studien var för att kunna få en bra dialog med personerna. Enkäter hade troligtvis gjort att resultatet saknat djup, då samma direkta kontakt med personerna inte hade uppnåtts. Risken med enkätstudie hade också varit att svar uteblivet då frågor kunnat tolkas fel. En ren litteraturstudie var inte aktuellt då det inte finns mycket publicerat om säkerhetsorganisationer på traditionsfartyg.

Intervjuerna utfördes med ett halvstrukturerat upplägg. Detta för att komma åt personernas tankar och resonemang kring frågorna, men fortfarande täcka in de områden som låg i studiens frågeställning. Hade intervjuer med ett strukturerat upplägg genomförts riskerar man att inte komma åt personernas tankar och reflektioner kring frågorna. En öppet riktad intervju hade troligtvis ökat risken att inte studiens frågor besvarades på ett fullgott sätt.

Hade fler än fyra parter inom detta område intervjuats hade troligtvis studien fått ett bredare resultat vilket bidragit till en högre reliabilitet. Då frågeställningen fokuserar på säkerhetsorganisationen hos svenska traditionsfartyg skulle man kunnat ha tagit kontakt med fler personer som är involverade i olika föreningar som har traditionsfartyg. De personer som valts för intervjuerna valdes för deras positioner hos olika aktörer som var av intresse för studien. De representerar olika sidor av problemet, vilket bidrar till rapportens validitet. Om studien pågått under en längre tid hade mer tid kunnat läggas på att kontakta och intervju fler personer, vilket hade höjt både reliabiliteten och validiteten för rapporten.

En av författarna till denna rapport är involverad i en traditionsfartygsförening. Detta kan ha haft påverkan på studiens validitet, både positivt och negativt. Nackdelen med detta kan ha varit att författaren haft förutfattade meningar och åsikter om studiens syfte samt frågeställning. Fördelen kan ha varit att författarens inblick i traditionsfartygsföreningen har gett studien en djupare förståelse för hur en traditionsfartygsförening är uppbyggd och fungerar.

6. Slutsatser

Studiens syfte var att undersöka hur man på svenska traditionsfartyg kan utforma och förbättra sin säkerhetsorganisation. Vilka områden som är av störst vikt och vilka som kan anses mindre viktiga, samt hur en ideell förening kan påverka säkerheten. Slutsatserna baseras på den bakgrund och de resultat som presenterats och diskuteras i tidigare kapitel.

Följande slutsatser har dragits:

- De viktigaste delarna i en säkerhetsorganisation på traditionsfartyg är hantering och förebyggandet av nödsituationer. Medlemmarna i föreningen bör ha en god medvetenhet om rutiner och arbetet med säkerheten skall kännas som en naturlig del av verksamheten. Anpassningen av säkerhetsmanualen är viktigt för att få en tydlig förankring i föreningens verksamhet samt för att den ska vara användarvänlig.
- Säkerhetsorganisationen i en ideell förening behöver inte påverkas av att den består av ideella medlemmar. Dock kan engagemanget hos medlemmarna spela stor roll, både positivt och negativt.
- Rollen som säkerhetsansvarig bör skötas av en huvudansvarig. Däremot bör jouransvaret delas upp mellan flera medlemmar i föreningen, då det blir en alltför tung börda för en person att sköta. Viktigt att ha ett tydligt system för hur överlämningarna mellan jourhavande sköts.
- Hanteringen och förebyggandet av nödsituationer kan anses vara själva kärnan i säkerhetsorganisationen, därför bör dessa områden prioriteras. Vid optimering av säkerhetsorganisationen är det också väldigt viktigt hur man utför själva optimeringen. Medlemmar i föreningen som berörs av förändringen bör involveras och ges en chans att uttrycka sina tankar kring vilka områden som bör revideras.

6.1 Förslag till fortsatta studier och arbete

En fortsättning på denna studie kan vara att knyta an de slutsatser som presenteras i denna rapport för att skapa en praktisk och mer detaljerad guide till hur en förbättring av en ideell förenings säkerhetsorganisation skulle kunna genomföras.

Förslag på fortsatt arbete kan vara att regelverken förtydligas ytterligare för de föreningar som använder sig av dem. Detta eftersom det i denna studie framkommit att det ofta finns en svårighet i själva anpassningen av regelverken till föreningarnas verksamhet.

Förslag till föreningarna är att de blir bättre på att organisera sig för att kunna dela sina erfarenheter och kunskaper. Ett forum för de som jobbar med säkerheten i föreningarna hade troligtvis bidragit till att höja den totala säkerheten bland dessa föreningar.

Referenser

- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken - för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Höst, M., Regnell, B., & Runeson, P. (2006). *Att genomföra examensarbete*. Lund: Studentlitteratur AB.
- International Maritime Organization . (2010). *International Safety Management Code*. London : International Maritime Organization .
- International Maritime Organization. (2002). *REVISED GUIDELINES ON IMPLEMENTATION OF THE INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE BY ADMINISTRATIONS*. International Maritime Orgnaization.
- International Maritime Organization. (2009). Chapter IX: Management for the safe operation of ships regulation 2. i I. M. Organization, *SOLAS consolidated edition 2009* (s. 297). London: International Maritime Organization.
- International Maritime Organization. (2013). *About IMO*. Hämtat från IMO - International Maritime Organization: <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> den 16 Oktober 2013
- International Maritime Organization. (2013). *International Convention for the Safety of Life at Sea*. Hämtat från IMO - International Maritime Organization: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29,-1974.aspx> den 22 oktober 2013
- Lloyd's Register. (2013). *ISM code*. Hämtat från Lloyd's Register: <http://www.lr.org/compliance/codes/174708-ism-code.aspx> den 24 oktober 2013
- Magnusson, K. (2008). *Ett sekel under segel*. Skövde: Susanna Libovici Förlag.
- Svensson, E. (den 26 april 2013). Internationella miljöregler för internationell sjöfart. Göteborg, Västra Götalands Län, Sverige.
- Trafikanalys. (2012). *Rekordfå svenska handelsfartyg*. Hämtat från Trafikanalys: <http://www.trafa.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2012-05-29-Rekordfa-svenska-handelsfartyg-2011/2013>
- Transportstyrelsen. (2009). *Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsorganisation på rederier och fartyg som inte omfattas av förordning (EG) nr 336/2006*. Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen. (2011). *Befattningskrav*. Hämtat från Transportstyrelsen: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Ombordanstallda/Sjoman/Behorighet/Behorighetsguiden/Befattningskrav/> den 19 november 2013
- Transportstyrelsen. (den 20 september 2011). *Lista Traditionsfartyg*. Hämtat från Transportstyrelsen: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartyg/Fartygstyper/traditionsfartyg/> den 14 november 2013

- Transportstyrelsen. (den 20 September 2011). *Traditionsfartyg*. Hämtat från Transportstyrelsen:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartyg/Fartygstyper/traditionsfartyg/> den 08 Oktober 2013
- Transportstyrelsen. (den 23 Februari 2011).
www.transportstyrelsen.se/Global/Nyhetsarkiv/Sjofart/Regeringsuppdrag%20traditionsfartyg%20version%2002%2002_20110223.pdf. Hämtat från transportstyrelsen:
www.transportstyrelsen.se/Global/Nyhetsarkiv/Sjofart/Regeringsuppdrag%20traditionsfartyg%20version%2002%2002_20110223.pdf. den 23 Oktober 2013
- Transportstyrelsen. (den 07 oktober 2013). *Ägare/redare (traditionsfartyg)*. Hämtat från Transportstyrelsen:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartyg/Fartygstyper/traditionsfartyg/Agare-redare-traditionsfartyg/> den 31 oktober 2013
- Transportstyrelsen. (2013). *Bemannning*. Hämtat från Transportstyrelsen:
<http://www.transportstyrelsen.se/Sjofart/Ombordanstallda/Redare/Bemannning/> den 19 november 2013
- Trost, J. (2005). *Kvalitativa Intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.

Muntliga källor

- DP svenskt rederi. (2013). (J. Eriksson, & O. Öberg, Intervjuare)
- DP Traditionsfartygsförening. (2013). (J. Eriksson, & O. Öberg, Intervjuare)
- Inspektörer Transportstyrelsen. (2013). (J. Eriksson, & O. Öberg, Intervjuare)
- Traditionsfartygsbefälhavare. (2013). (J. Eriksson, & O. Öberg, Intervjuare)

Bilder

- Magnusson, K. (2006). Atene. *Privat samling*.
- Eriksson, J. (2013). Livflottsövning. *Privat samling*.

Bilaga 1

Intervjufrågor

Vad betyder safety management för dig? (kortfattat)

Vad anser du vara de viktigaste delarna i en bra fungerande säkerhetsorganisation?

- Kompetent besättning
 - Hur verifierar man detta? (audits, internutbildning)
- Väl utformad manual
 - Hur anser du att en väl utformad manual är uppbyggd?
- Väl utformade checklistor
 - Hur anser du att en väl utformad checklista är uppbyggd?
- Kompetent och väl fungerande landorganisation
- Bra dokumentering och uppföljning
- Tillgång till bra och fungerande utrustning
- Nödberedskap (övningar o.s.v.)
- Bra underhåll av fartyg

Hur tror du att en säkerhetsorganisation bestående av ideella medlemmar kan påverka säkerheten på ett fartyg?

- Skillnad i utbildning och vana.
- Tid som läggs på verksamheten.
- Intresse, brinner för det som de gör.
- Lön/ideellt, även landorganisation

Idag ställer man samma krav på säkerhetsorganisationen på ideellt drivna traditionsfartyg som på de största rederierna och dess fartygsflotta, vad anser du om detta?

Vad tycker du är ett bra upplägg för DP funktionen för ett traditionsfartyg och hur skulle du utforma ett sådant system?

- Jour-DP, överlämningen?

Om man som Traditionsfartyg har ett säkerhetssystem, men vill utveckla och optimera detta, vilket område tycker du att man ska börja med?