

En studie i internkommunikation på M/S Finnlady

Jacob Waselius

Examensarbete för sjökaptens(YH)-examen
Utbildningsprogrammet för sjöfart
Åbo 2018



EXAMENSARBETE

Författare: Jacob Waselius

Utbildning och ort: Sjöfart, Åbo

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten

Handledare: Ritva Lindell

Titel: En studie i internkommunikation på M/S Finnlady

Datum 21.11.18 Sidantal 25

Bilagor

Abstrakt

Arbetet strävar till att analysera kommunikationen ombord på M/S Finnlady och uppnå en teoretisk grund för kommunikationen ombord. I analysen strävar arbetet till att identifiera klara brister i kommunikationen och genom teoretisk analys föreslå förbättringar för förbättring av kommunikationen ombord. Arbetet önskar belysa problematik inom fartygets interna kommunikation och ge upphov till personligt begrundande hos sjömän, så att de besitter grundkunskap för att förbättra kommunikationen ombord.

Arbetet tar även kort upp den historiska utvecklingen av kommunikationen ombord och belyser orsakerna till att kommunikationen idag fungerar som den gör.

Språk: Svenska

Nyckelord: Kommunikation, Internkommunikation, Sjöfart

BACHELOR'S THESIS

Author: Jacob Waselius

Degree Programme: Sjöfart

Specialization: Sjökapten

Supervisors: Ritva Lindell

Title: Internal communications onboard M/S Finnlady

Date 21.11.18 Number of pages 25 Appendices

Summary

The study wishes to analyse M/S Finnlady's internal communication from a theoretical standpoint and achieve a theoretical basis for the communications onboard. In the analysis the study strives to identify clear deficiencies in the communication and suggest improvements based on theory and theoretical knowledge. The study wishes to enlighten problems within the ship's internal communications and cause seamen to reflect over the processes of communications and give them some basic tools for improvement of their ways of communication

The study briefly acknowledges the historical evolution of the internal communications and seeks to explain why the communications have reached their current state.

Language: Swedish Key words: Communication, Internal, Maritime

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Syfte.....	2
1.2	Metod.....	2
1.3	Avgränsning.....	3
1.4	Tidigare forskning.....	4
1.5	Grimaldi Group och Finnlines Oyj.....	4
1.6	M/S Finnlady.....	5
2	Teoretisk bakgrund.....	7
2.1	Kommunikation.....	7
2.2	Kommunikationsteorier.....	8
2.2.1	Processkolan.....	8
2.2.2	Semiotiska skolan.....	8
2.3	Kommunikationsmodeller.....	9
2.3.1	Shannon-Weavers kommunikationsmodell.....	9
2.3.2	Peirces semiotiska triangel.....	10
2.4	Intern kommunikation.....	11
3	Kommunikationen ombord.....	12
3.1	Kommunikationens struktur ombord.....	13
3.2	Historia.....	13
3.3	Kommunikationen ombord förr.....	15
3.4	Kommunikationen ombord idag.....	15
4	Observationer i kommunikationen ombord.....	16
5	Analys.....	19
5.1	Daglig allmän kommunikation.....	19
5.2	Kommunikation i rutinsysslor.....	20

5.3	Kommunikation i på förhand inövade situationer	22
6	Slutsatser.....	24
6.1	Möjligheter till vidare forskning.....	25

1 Inledning

Kommunikation har alltid och kommer alltid att vara en av de viktigaste detaljerna i människans liv. Det är tack vare kommunikationen som människan har kunnat nå den ställning i världen vi har idag. Vår förmåga att med olika medel uttrycka vår önskan och strävan samt med hjälp av dessa kunna samla en större grupp för att uppnå ett gemensamt mål, är den stora skillnaden mellan oss och andra djur. Denna för oss unika förmåga har möjliggjort stordåd som ambitiösa byggnadsverk, världsreligioner, minutiös utforskning av världen samt expanderande av människans synfält ut i universum. Sina stora fördelar till trots är kommunikationen inte helt problemfri. Dagligen sker brister i kommunikation då människors uttrycksförmåga är bristfällig eller överflödigt och grundbudskapet inte förmedlas. Hur fungerar då denna kommunikation i den hierarkiska organisation som är ett handelsfartyg? En organisation där alla i slutändan strävar till att uppnå samma mål men ofta i väldigt olika uppgifter. Finns det på förhand bestämda kommunikationsregler som minimerar mängden felaktig kommunikation? Den moderna teknologin har gett en mängd hjälpmedel för att underlätta kommunikation i en större grupp men fungerar dessa hjälpmedel verkligen eller orsakar de endast kommunikation i så stora mängder att det blir svårt att uppfatta vad det egentliga budskapet är? Hur effektivt löper de olika formerna av kommunikation ombord? Om ett meddelande bör förmedlas åt hela besättningen, vilket är då det effektivaste sättet att se till att meddelandet verkligen når alla? Hur effektiva är då de traditionella metoderna som anslagstavla och mun-till-mun i kontrast till de moderna teknologiska metoderna? Och hur löpte kommunikationen ombord innan den underlättade teknologin existerade? Kunde vissa arbeten exempelvis utföras effektivare om det fanns ett exakt tillfälle för ordergivning, varefter informationsflödet avbröts tills arbetet var avklarat?

Dessa frågor väcktes hos mig efter att jag sommaren 2016, då jag jobbade ombord på *M/S Finnlady*, hörde båtsman klaga med orden ”*Kaiken maailman vehkeet löytyy mutta silti tietoa ei kulje!*” (fritt översatt ungefär: ”*Alla världens apparater finns men ändå löper inte informationen!*”). Jag började direkt fundera kring hur kommunikation verkar vara ett evigt problem. Man försöker konstant förbättra kommunikationen med olika kommunikationsmodeller eller tekniska hjälpmedel, men dessa till trots så tycks kommunikationsförmågan aldrig bli fullständig, det finns alltid möjlighet till förbättring.

Då väcktes frågan hos mig: hur bra löper informationen ombord egentligen? Vilka regler följer kommunikationen ombord egentligen och hur ändras dessa regler beroende på situationen inom vilken kommunikationen sker? Tänk om den underlättande teknologin inte alls gör kommunikationen lättare utan bara tillför störningar i kommunikationen!

1.1 Syfte

Syftet med detta arbete är att undersöka hur den interna kommunikationen bland sjöfarare löper ombord. Undersökningen strävar till att kartlägga fartygets interna kommunikation teoretiskt samt ta ställning till bristfällig och felaktig kommunikation samt belysa eventuella problem som uppstått i samband med utveckling av kommunikationen. Den skall även ge en inblick i hur kommunikationens effektivitet påverkar arbetets effektivitet och hur denna effektivitet har utvecklats i samband med moderniseringar.

Undersökningen strävar till att belysa utvecklingsområden och ytligt behandla åt vilket håll de arbetande önskar se utvecklingen gå, samt hurdan utveckling som kunde anses nödvändig för säkerheten ombord. Dessa idéer kommer att vara subjektiva och baserade på åsikter från *M/S Finnlady*, utan att ta andra fartygs behov i beaktande. Vissa punkter kan trots detta ses som allmänna för hela sjöfartsbranschen.

1.2 Metod

Forskningen i detta arbete har utförts med hjälp av intervjuer, samtal och observationer, så kallade kvalitativa metoder i stället för kvantitativa. De intervjuade har förstahandsinformation om kommunikationen ombord sedan 1970-talet till denna dag, därför fokuserar arbetet på kommunikationen och dess utveckling från 1970-talet till idag. De intervjuade är inte enbart erfarna sjöfarare utan även yngre sjöfarare som börjat sin karriär så sent som detta årtionde har intervjuats.

Samtal har förts med de flesta av besättningsmedlemmarna ombord *M/S Finnlady* och begränsar sig således inte till en avdelning utan innefattar hela fartygspersonalen. Samtalen har förts både som officiella samtal då skribenten aktivt valt att diskutera ämnet internkommunikation och som lösryckta diskussioner gällande det allmänna livet och arbetet ombord. I diskussionerna har tagits i beaktande olika situationer o kommunikationskedjan som kunde orsaka faror eller brister i arbetet och det har

diskuterats hur kommunikationen kunde utvecklas för att göra arbetet effektivare och arbetsplatsen säkrare. Denna utveckling behandlas enbart ytligt då undersökningen inte strävar till att lösa problemen som uppdagats i samband med samtalen.

Observationer syftar på skribentens egna observationer av internkommunikationen ombord på *M/S Finnlady*. Kommunikationen har observerats både som en del av kommunikationskedjan och som observant utanför kommunikationskedjan. Denna tudelning är möjlig tack vare de olika avdelningarna ombord på fartyget samt genom uppdelning av avdelningarna i olika vakter. Som följd av skribentens observationer har kommunikationen diskuterats med alla inblandade parter och dissekerats för att grundligt kunna analysera kommunikationen och de problem som uppstått i samband med kommunikationen i situationen i fråga.

1.3 Avgränsning

I detta arbete har jag valt att fokusera på kommunikationen ombord på fartyget *M/S Finnlady*. Forskningsmetoden med observationer, diskussioner och intervjuer lämpar sig bäst för studier av ett fartyg, speciellt då man tar i beaktande åsiktsskillnader mellan mera och mindre erfarna medlemmar av besättningen. De äldre medlemmarna har oftast arbetat flera år på samma fartyg och arbetet och kommunikationen har utvecklats enligt det individuella fartygets behov, de äldre har alltså, antingen aktivt eller inaktivt, varit med och utvecklat kommunikationssamhället ombord, medan de yngre har blivit tvungna att anpassa sig till de existerande kommunikationsstrukturerna. Observationerna skulle också kräva att forskningen utförs på flera olika fartyg och kräver fysisk närvaro över längre perioder för att djupare kunna sätta in sig i den sociala gruppen och studera kommunikationen inom den. En större studie skulle kräva observationer från ett tiotal fartyg för att kunna jämföra olika kommunikationsmodeller rättvist. Det skulle även krävas observationer från flera olika fartygstyper då kommunikation kan variera beroende på trafikområde, last och nationalitet bland annat. En så bred studie har jag inte haft resurser till så jag har därför valt att studera detta ena fartygs kommunikationsmodeller och -miljö. Observationerna ombord har också möjliggjorts tack vare mitt arbete ombord på *M/S Finnlady* i flera olika uppgifter, vilka gett mig en möjlighet att observera kommunikationen både som en del av den kommunicerande gruppen och som en utomstående. De flera olika uppgifterna har också gett mig ett kunnande i arbetet inom de

olika arbetsgrupperna ombord som gett mig en förmåga att djupare kunna analysera kommunikationen utifrån då jag kunnat veta vad som händer tack vare tidigare erfarenheter av arbetet inom just den arbetsgruppen.

Jag väljer också att studera kommunikationen ombord med fokus på en teori från vardera skolan. Den semiotiska skolans teori kommer att tas upp men eftersom en stor del av kommunikationen ombord ser med teknologi så finner jag det mera passande att tillämpa processskolans teorier.

1.4 Tidigare forskning

Tidigare forskning i ämnet innefattar bland annat Jimi Jåfs examensarbete från Arcadas utbildningsprogram för turism 2017, med titeln *Intern kommunikation – Praktikfall Silja Serenade*. Jåfs väljer att fokusera på den interna kommunikationen inom hotellavdelningen samt mellan fartygsinformation och de andra avdelningarna ombord, utgående från hotellavdelningen. Jåfs väljer i sin forskning att särställa kommunikationen som sker mellan de olika arbetsgrupperna och studera varje enskild kommunikationslinje skilt för sig.

1.5 Grimaldi Group och Finnlines Oyj

Grimaldi Group är ett Italien-baserat multinationellt logistikföretag specialiserat på sjötransport av bilar, Ro-Ro (Roll on – Roll off, last som lastas ombord i behållare med egna hjul eller på en palett med hjul så att de kan rullas ombord, syftet med detta är att spara tid), containrar och passagerare. Företaget är grundat 1947 och är än idag helt och hållet ägt och styrt av familjen Grimaldi, främst Emanuele Grimaldi, Gianluca Grimaldi, grundaren Guido Grimaldis söner, samt deras svåger Diego Pacella. Företagets huvudsäte är i Neapel men har kontor i 25 länder runt om i världen, många i form av dotterbolag.¹

Finnlines Oyj är ett finländskt rederi grundat 1947 baserat i Helsingfors. Företaget är sedan augusti 2016 en del av Grimaldi Group till följd av deras systematiska inköp av aktier sedan 2005. Företagets idkar sjöfart samt annan transport, utrikeshandel och till dessa

¹ https://www.grimaldi.napoli.it/en/about_us.html

hörande service, handel och affärsverksamhet. Finnlines erbjuder idag 170 fraktagångar samt 80 passageraravgångar varje vecka.²³

1.6 M/S Finnlady



Bild 1 M/S Finnstar, strukturellt identiskt systerfartyg till M/S Finnlady⁴

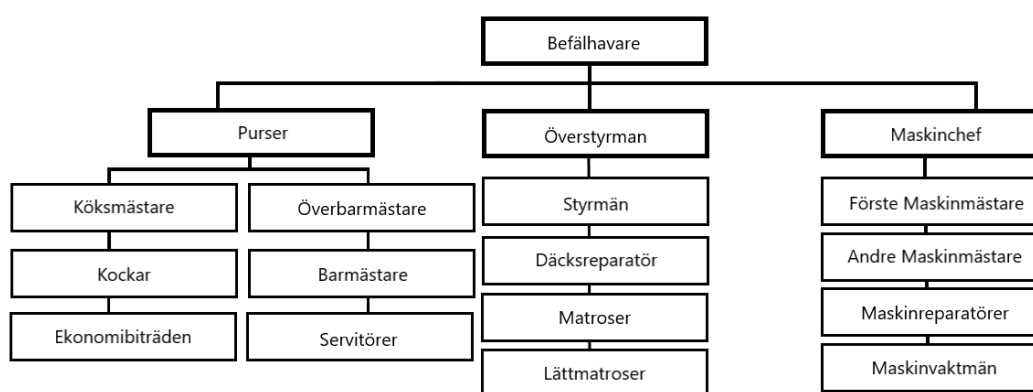
M/S Finnlady är ett Star-klassens ropax-fartyg (Ro-Ro/passagerar-kombination) byggt år 2007 för Finnlines Group av Fincantieri i Ancona, Italien. *M/S Finnlady* är 218,8 meter lång, 30,5 meter bred och har ett djupgående på 7,1 meter med ett GT på 45 923 (GT=Gross Tonnage, ett enhetslöst volymmått med vilket fartygsstorlek mäts). I konstruktionen av Star-klassen har lastkapaciteten varit i främsta fokus då linjen Helsingfors-Travemünde främst är en lastlinje med en passagerarsäsong under sommarmånaderna. *M/S Finnlady* har således, likt hennes systerfartyg *M/S Finnstar*, *M/S Finnmaid*, *M/S Finnswan* & *M/S Europolink*, 4 215 meter längdkapacitet, alltså en

² <https://www.finnlines.com/fi/yritys/finnlines-lyhyesti/hallinto-ja-ohjausjarjestelma/yhtiojarjestys>

³ <https://www.finnlines.com/fi/yritys/finnlinesin-historia>

⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Finnlines#/media/File:Finnstar_Helsinki.jpg

teoretisk möjlighet att lasta en kö av trailers, långtradare, bilar och annan last som skulle vara 4215 meter lång, på fem last- och bildäck. Passagerarkapaciteten är 554 passagerare, vilket är mycket litet i jämförelse med andra ropax-fartyg av samma yttre dimensioner och under finsk flagg. *M/S Viking Grace* har exempelvis med sin längd på 218 meter, bredd på 31,8 meter och djupgående på 6,8 meter en passagerarkapacitet på 2800 men en längdkapacitet på 1275 meter. *M/S Viking Graces* GT är 57 850, främst på grund av strukturella skillnader i överbyggnaden som sträcker sig över hela fartyget till skillnad från *M/S Finnlady*s överbyggnad i fören på fartyget.⁵⁶



Figur 1 Organisationsmodell för *M/S Finnlady*⁷

Personalen ombord på *M/S Finnlady* är uppdelad i tre avdelningar. Däck-, maskin- och hotellavdelningen. Befälhavaren ombord är i slutändan ansvarig för alla tre avdelningar fastän hen har en utbildning inom däcksavdelningen. Som avdelningschefer fungerar överstyrman (däcksavdelningen), maskinchefen (maskinavdelningen) och pursern (hotellavdelningen). Dessa alla ansvar i sin tur för sina egna avdelningar och organisationen inom dem. Däcksavdelningen under överstyrman består av två styrmän (2), en däckreparatör (1), två matroser (2) och två lättmatroser (2) samt en extra lättmatros, sommartid (1). Maskinavdelningen består av en förste maskinmästare (1), två andre maskinmästare (2), två maskinreparatörer (2) och två maskinvaktmän (2). Hotellavdelningen består, förutom pursern, av en överbarmästare (1), två barmästare (1), en butiksföreståndare (1), en kökschef (1), en kock (1), en kallskänk (1), fyra servitörer/kassörer (4) samt (4) ekonomibiträden. Sommartid utökas hotellpersonalen för

⁵ <https://www.finnlines.com/sv/freight/ms-finnlady>

⁶ http://www.faktaomfartyg.se/viking_grace_2013.htm

⁷ Pulli, Eero 2018

att klara av den ökade passagerarmängden med fyra servitörer (4) och tre ekonomibiträden (3).⁸

2 Teoretisk bakgrund

Detta kapitel behandlar kommunikationen teoretiskt samt lägger fram vissa teorier för kommunikation vilka används som utgångspunkt för forskningsanalysen.

2.1 Kommunikation

Ordet kommunikation härstammar från latinets *communis*, gemensam, och *communicare*, att något blir gemensamt. Kommunikation betyder alltså att vi delar med oss av någon kunskap så att den blir gemensam, kommunikation är alltså att människor pratar och agerar i förhållande till varandra. Eftersom människans tillvaro baserar sig på relationer till andra människor så behöver människan ett arbetsredskap för dessa relationer. Det är här kommunikationen kommer in som något grundläggande i människans natur och som en förutsättning för större grupperns funktion. Kommunikation är alltså en mänsklig aktivitet som är ständigt närvarande. Detta samspel människor emellan är inte en statisk process där en talar och de andra enbart tar emot, utan en ständigt pågående process i bägge riktningar, till skillnad från information som är en enkelriktad process. Kommunikation är inte heller enbart begränsat till att meddela andra utan innefattar också att meddela sig själv. Den största delen av detta samspel människor emellan sker mellan ett fåtal människor, men är inte enbart begränsat till ett fåtal människor.⁹¹⁰

All kommunikation kännetecknas av ett meddelande, en sändare, en mottagare och en kommunikationskanal. Dessa fyra är alltså grundstenarna för all kommunikation och dessa tre krävs för att något skall kunna klassas som kommunikation.¹¹

⁸ Pulli, Eero 2018

⁹ Wiio, Osmo A (1973) *Kommunikation – Vad är det?* s.57-59

¹⁰ Nilsson, Björn & Waldemarson, Anna-Karin (1994) *Kommunikation* s.9-11

¹¹ Wiio, Osmo A (1973) *Kommunikation – Vad är det?* s. 66-73

2.2 Kommunikationsteorier

Kommunikationsteorin delas in i två huvudperspektiv och modeller. Perspektiven är processskolan och transmissionsmodellen samt den semiotiska skolan och betydelseinriktade, kulturella modellen. Processskolan fokuserar som namnet antyder på själva kommunicerandet och transmissionen i fråga medan den semiotiska skolan fokuserar på betydelsen och den kulturella bakgrunden i meddelandet. Dessa två kan ses som delteorier i en större kommunikationsteori där de kompletterar varandra.¹²

2.2.1 Processskolan

Processskolan fokuserar på transmissionen, det vill säga överföringen, av meddelandet. Inom processskolan ses kommunikationen främst som en teknisk överföring av meddelanden och teorins fokus ligger kring hur avsändare och mottagare använder olika kanaler och medier för kommunikation samt vad som händer då dessa används och hurdana ändringar som sker beroende på kanal eller media. Till processkolans modeller hör, bland andra, Shannon-Weavers kommunikationsmodell, Gerbners perceptions- och mediekultivationsmodell och Lasswells kommunikationsparadigm.¹³

2.2.2 Semiotiska skolan

Den semiotiska skolan ser på kommunikation som ett skapande och utbyte av betydelser. Den studerar kommunikation ur människans perspektiv och texters roll i vår kultur för att skapa betydelser och samverkan, människor emellan. Fokuset ligger på kommunikationens funktion, det vill säga vad avsändare och mottagare strävar till att uppnå med kommunikationen. I den semiotiska skolan anses missuppfattning inte heller som misslyckad kommunikation. Den semiotiska skolan närmar sig kommunikation ur ett mer psykologiskt och antropologiskt perspektiv och studerar hur kulturella skillnader påverkar kommunikationen. Det är inte så viktigt hur man kommunicerar så länge budskapet kommer fram på något sätt. Den semiotiska skolan ser mottagaren som en aktiv avkodare, inte en passiv mottagare som i processskolan.¹⁴

¹² Nilsson, Björn & Waldemarsson, Anna-Karin (1994) *Kommunikation* s.15-21

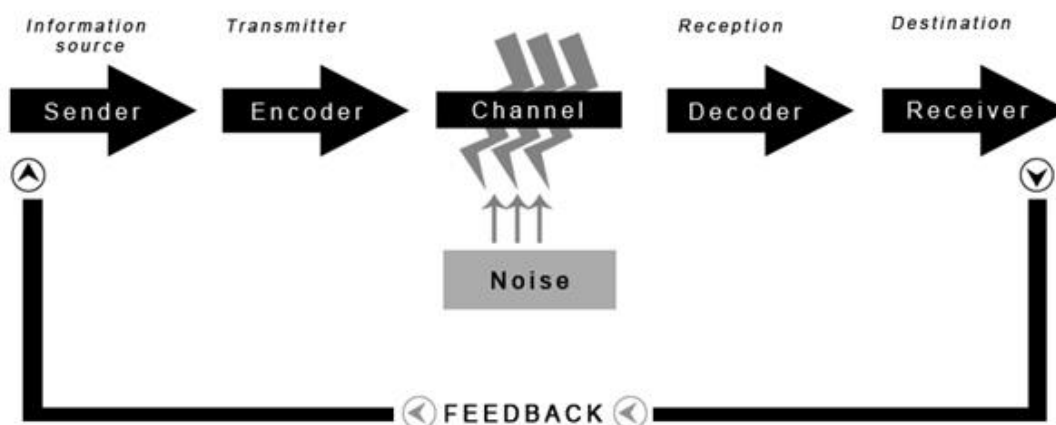
¹³ Nilsson, Björn & Waldemarsson, Anna-Karin (1994) *Kommunikation* s.15-21

¹⁴ Nilsson, Björn & Waldemarsson, Anna-Karin (1994) *Kommunikation* s.15-21

2.3 Kommunikationsmodeller

2.3.1 Shannon-Weavers kommunikationsmodell

År 1948 utvecklade Shannon, en matematiker och elektronikingenjör, tillsammans med Weaver, en vetenskapsman, en kommunikationsmodell för artikeln ”*A Mathematical Theory of Communication*” (ung. En matematisk teori för kommunikation). Deras modell uppstod ursprungligen i en studie för kommunikation med hjälp av teknologiska kommunikationsverktyg som telefon, eller radio, men har idag kommit att tillämpas mer allmänt för all form av kommunikation. Modellen strävar efter att effektivisera kommunikationen mellan avsändare och mottagare, med hjälp av kunskapen om kommunikationens brister och begränsningar. I deras studie fann de faktorer som påverkade kommunikationsprocessen, dessa störningar döpte de till ”*Noise*”. Deras modell visar även kommunikationen som ett kretslopp där man börjar från en avsändare som kommunicerar via en kanal där budskapet påverkas av ”bruset” för att sedan nå mottagaren. Därefter löper en linje tillbaka som kallas återföring (*feedback*), som då är en fråga angående det ursprungliga meddelandet eller kommentar kring det. Modellen var ursprungligen enkelriktad och återföringen lades till senare.¹⁵



SHANNON-WEAVER'S MODEL OF COMMUNICATION

Figur 2 Shannon-Weavers kommunikationsmodell¹⁶

¹⁵ Wiio, Osmo A (1973) *Kommunikation – Vad är det?* s.121

¹⁶ <https://www.communicationtheory.org/shannon-and-weaver-model-of-communication/>

2.3.2 Peirces semiotiska triangel

Inom den semiotiska skolan finns det två övervägande modeller för att beskriva ett budskaps betydelse. Dessa är utvecklade ungefär samtidigt på var sin sida av Atlanten men har i grund och botten samma innehåll och betydelse. Av dessa två är Peirces semiotiska triangel den mer fulländade modellen med ett tillägg som Saussures betydelse-element inte har. Peirces semiotiska triangel består av de tre elementen tecken, objekt och interpretant, med dubbelriktade pilar emellan dem. Dessa pilar är inte kommunikation utan betecknar förhållandet mellan de olika elementen i modellen samt deras relation till varandra. I modellen betecknar tecknet något annat än sig självt, objektet och tecknet i fråga förstås av någon vilket resulterar i faktorn interpretant. Till skillnad från vad många kan tro är interpretant alltså inte personen som tolkar meddelandet utan själva tolkningen som sker likt en mental bild inne i huvudet på meddelandets mottagare. Interpretant är en dessutom en blandning av tecknet tillsammans med personen egna iakttagelser och erfarenheter. För att ytterligare förtydliga kan man alltså beskriva delarna som att objektet är den sanna betydelsen som man försöker kommunicera, tecknet är meddelandet med vilket informationen överförs och interpretant är mottagarens tolkning och aktiva avkodning av tecknet, alltså meddelandet. Interpretanten varierar alltså stort beroende på de kommunicerandes förhållande till varandra och eventuella gemensamma erfarenheter och kultur.¹⁷

¹⁷ Chandler, Daniel (2007) *Semiotics: The basics* s. 14-35

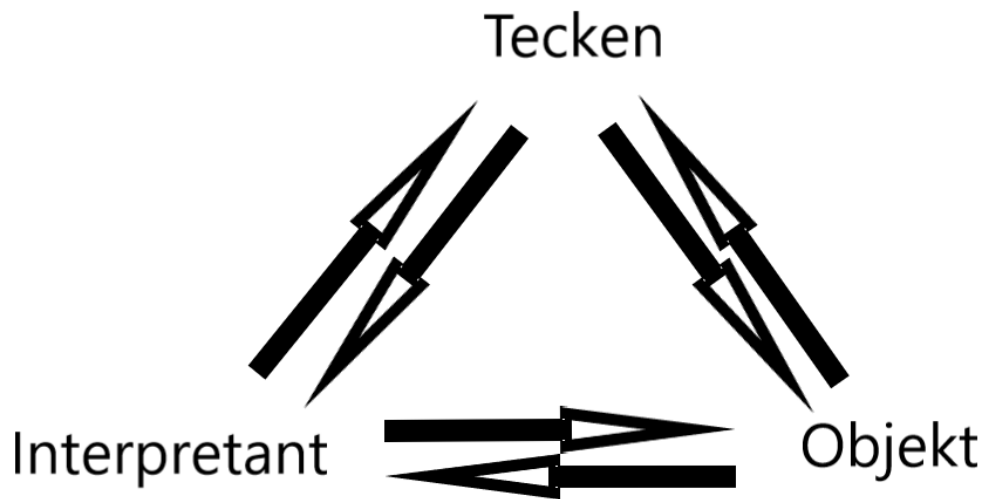


Bild 2 Peirces semiotiska triangel

2.4 Intern kommunikation

Kommunikationen mellan två självständiga människor skiljer sig märkbart till kommunikationen mellan samma människor inom en grupp. Då kommunikation sker inom en grupp finns det en hel del faktorer, så som gruppdynamik, roller, relationer och bakgrund, som måste tas i beaktande i kommunikationen. I grupper kan det finnas flera olika ledare, både officiella och inofficiella, vilkas roller bör tas i beaktande i kommunikationen. Grupper utvecklar dessutom ett eget liv i vilket kretslopp den enskilda människan endast utgör en länk i en större helhet. Därför tvingas man i kommunikationen åsidosätta sin egna personliga agenda, eller åtminstone tillämpa den så att den underordnas gruppens gemensamma strävan. I grupper sker det dessutom mycket samtidigt, och ju större gruppen är, desto mera händer det. Det skapas konstant olika beteendemönster och relationerna mellan olika medlemmar utvecklas hela tiden. Allt detta påverkar och utvecklar kommunikationen inom gruppen. Oberoende av om den enskilda personen trivs eller vantrivs i gruppen så finns det situationer kring samspel, roller och relationer som måste redas ut. Genom denna process skapas en ”gruppkultur”, nämligen gruppens, som individs, personlighet. Denna personlighet grundar sig på gemensamma upplevelser,

kunskaper, vanor och värderingar samt på den kollektiva bild de enskilda medlemmarna har av sig själva som grupp.¹⁸

Då kommunikationen sker inom en grupp så utvecklas kommunikationen markant på det semiotiska planet. Om man studerar denna kommunikation baserat på Peirces semiotiska triangel så påverkar gruppdynamiken och dess utveckling de tre delarna. Detta eftersom semiotiken är beroende av de kommunicerandes förhållande till varandra, speciellt vad gäller interpretant. Det är de gem samma erfarenheter som skapat gruppkulturen som agerar egna erfarenheter i interpretant-delen av semiotiken. Kommunikationen bör alltså semiotiskt löpa bättre, så länge processen hålls oförändrad, inom en grupp med stark gruppkultur och gemensam bakgrund eftersom de interpretanten lättare återskapar objektet baserat på de givna tecknen då de gemensamma erfarenheterna får de kommunicerande att intuitivt konstruera och dekonstruera betydelserna i sin information på samma sätt.¹⁹²⁰

3 Kommunikationen ombord

Kommunikationen ombord, vilken är grunden för all verksamhet ombord, har alltid existerat men utvecklats tillsammans med tiden och teknologin. Exempelvis används idag radiotelefoner (s.k. walkie-talkies) för att underlätta kommunikationen medan man förr i tiden, under segelfartygens tid, använde sig av signaler blåsta ur visselpipa för att ge kommandon. Den största utvecklingen har ändå bevitnats i modern tid, då vi med moderna fartyg har gått från att ge alla kommandon muntligen, till att idag ge kommandon över radiotelefoner och e-post med mera. Kommunikationens struktur har trots utveckling förblivit så gott som den samma genom alla tider. Utvecklingen till trots betyder detta inte att den muntliga ordergivningskedjan inte skulle fortsätta att existera, den har snarare fyllts ut av dessa moderna metoder.²¹

¹⁸ Nilsson, Björn & Waldemarsson, Anna-Karin (1994) *Kommunikation* s. 143-144

¹⁹ Nilsson, Björn & Waldemarsson, Anna-Karin (1994) *Kommunikation* s. 143-144

²⁰ Chandler, Daniel (2007) *Semiotics: The basics* s. 14-35

²¹ Intervju med kapten

3.1 Kommunikationens struktur ombord

På ett fartyg är kommunikationen, liksom allt annat, strukturerad i ett väldigt hierarkiskt system i vilket instruktioner och order ges uppifrån neråt och rapporter om utfört arbete löper upp andra vägen. Då organisationen ombord dessutom är delad i minst två skilda avdelningar (maskin och däck) så löper kommunikationen också skilt för sig inom dessa två organisationer. Detta för med sig vissa begränsningar och möjliga problem om något officiellt budskap ska gå mellan dessa två organisationer. I sådana fall tvingas budskapet ofta gå hela vägen till toppen, det vill säga ända till maskinchef och kapten eller deras representanter i form av vakthavande styrman eller maskinmästare. Speciellt på mindre fartyg där besättningen är klart mindre har man i dagens läge ändå lyckats undgå denna ganska så stela kommunikationsform då det är enkelt för vem som helst att fysiskt gå och tala med vem som helst ur besättningen. Detta utnyttjas ändå inte alltid då vissa officiella beslut kräver godkännande på högre ort.²²

3.2 Historia

Kommunikationen ombord har alltid varit ett av de främsta redskapen för att möjliggöra att fartyg med besättningar från två och uppåt drivs säkert och effektivt. Under sjöfartens flera tusen år långa historia har kommunikationen naturligtvis utvecklats av naturlig teknologisk utveckling, men också då ett behov av en ny kommunikationsmetod uppstått och man har varit tvungen att komma på en metod för att möjliggöra detta krav. Under sjöfartens historia har det bland annat kommunicerats muntligen, med hand signaler, med semaforer, med visselpipor, med ljussignaler samt trådlöst elektroniskt.

I de romerska och grekiska galeaserna, som utnyttjade roddare i kombination med segel, gavs kommando för roddtakten med hjälp av en trumma. Taktordern gavs åt denna trummare muntligen. Till skillnad från den allmänna uppfattningen var dessa roddare, av flera olika orsaker, i regel fria, anställda män. Framför allt krävde rodden ett genuint kunnande och erfarenhet och därför var slavar odugliga förutom i yttersta nödfall. På icke-militära farkoster var det också kutym att ²³

²² Intervjuer med kapten & styrmän

²³ Casson, Lionel (1971) *Ships and seamanship of the ancient world* s.325-326

När man frångick roddare och började använda sig av segel som främsta drivkraft så utvecklades ett behov av att ge kommandon som hördes över hela skeppet, över ljud orsakade av väder och arbete. Detta gav upphov till skepparpipan som med sin höga ton skar igenom oljudet och hördes över hela skeppet. Skepparpipans ton kunde ändras med hjälp av handen, vilket gjorde det möjligt att spela små melodier av olika tonkombinationer, varje kommando hade sin egen melodi. Skepparpipan användes speciellt inom flottan, enär matroserna som tjänstgjorde militärt inte fick sjunga shantys eller något dylikt för att upprätthålla sin arbetsrytm. Skepparpipan användes åtminstone från 1200-talet fram till sekelskiftet 18–1900. Idag finns skepparpipan kvar men i princip enbart i ceremoniella uppgifter.²⁴

Med utvecklingen av ångmaskinen kom den strukturella ändringen i fartygen som medförde maskinrum och maskinmän. För att kunna kommunicera mellan kommandobrygga och maskinrum utvecklades därför en maskintelegraf. Maskintelegrafen föregicks en tid av ett enklare med system med en klocka i maskinrummet som ringdes från kommandobryggan för att ge olika på förhand bestämda koder, detta var således en informationskanal och inte en kommunikationskanal. Principen för maskintelegrafen var att det fanns åtminstone en (ibland till och med en per propeller) telegraf uppe på kommandobryggan samt en nere i maskinrummet. Då styrmannen på kommandobryggan flyttade handtaget till önskad order så flyttades visaren på telegrafen i maskinrummet, samtidigt som en klocka ljud i telegrafen för att varsko maskinisten om orderändringen. När maskinisten mottagit ordern flyttade han sin telegrafs handtag till given order, varpå visaren flyttade sig på kommandobryggans telegraf, samtidigt som en klocka ljud för att signalera åt styrmannen att ordern hade tagits emot. Efter någon tid kompletterades maskintelegrafen med ett simpelt rör mellan kommandobrygga och maskinrum, genom vilket styrman och maskinisten kunde tala med varandra. Från detta rör vidareutvecklades sedermera interntelefonen. Maskintelegrafer används än idag som ett reservsystem ifall maskinstyrning på kommandobryggan skall falla, så kan man med hjälp av liknande telegrafer förmedla maskinorder till maskinrummets kontrollrum, varifrån maskinpersonalen sedan kan reglera maskinkommandot och därigenom hastigheten.²⁵²⁶

²⁴<http://www.whistlemuseum.com/2014/02/28/american-bosun-pipes-bosun-whistles-and-more-astraus.aspx>

²⁵ <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/the-basics-of-engine-order-telegraph/>

²⁶ http://marconigraph.com/titanic/telegraphs/mgy_eotelegraphs1.html

3.3 Kommunikationen ombord förr

I intervju A berättar en erfaren sjökaptän om kommunikationen ombord då han började sin karriär till sjöss 1975. Han berättar hur kutymen då var att överstyrman alltid körde 4–8-vakten och båtsman varje morgon gick upp till bryggan där han fick ta del av dagens uppgifter av överstyrman. Efter denna första ordergivning gick båtsman till målfärgsförrådet eller båtsmans verkstad där resten av däcksmännen väntade. Där delades uppgifterna ut varefter alla satte igång med sitt arbete. Denna ordergivningskedja upprepades varje dag förutom om man för stunden höll på med något större och längre projekt som alla var medvetna om. Man strävade till att försöka fylla hela dagens arbete vid en ordergivning, så efter morgonens ordergivning arbetade alla på tills arbetsdagen var slut.²⁷

I intervju B beskriver den intervjuade läget som att all ordergivning och kommunikation skedde muntligen, det fanns inga elektroniska hjälpmedel för kommunikation ombord. Kommunikationen beskrivs också som starkt hierarkisk och nästan slaviskt strukturerad i raka led uppifrån neråt. Kommunikationen nerifrån uppåt existerade men tröskeln för att påbörja kommunikation uppåt var markant högre än den är idag.²⁸

3.4 Kommunikationen ombord idag

Idag fungerar ordergivningen i teorin på samma sätt men kommunikationsmedlen är dock lite modernare. Båtsman får sina order per e-post av överstyrman och han ger dem oftast vidare muntligen åt däcksmännen vid början av dagen, oftast i samband med morgonkaffet. Om någon sedan behöver få tag på någon under dagen så är det mycket lättare då alla inom däckorganisationen har radiotelefoner med vilka man kan nås när som helst och var som helst i fartyget.²⁹

Den nya kommunikationsmetoden ökar mängden kommunikation drastiskt. Denna stora mängd kommunikation kan påverka arbetets effektivitet då arbetet konstant avbryts av kommunikation. Enligt både intervjuobjekt A & B är detta ändå inte något problem. De menar att kommunikationen ombord trots de teknologiska framstegen är mycket beroende

²⁷ Intervju med kapten

²⁸ Intervju med styrman

²⁹ Intervju med kapten

av kommunikationsutövarna i fråga. De menar alltså att varje person som vill kommunicera med någon annan ombord är tvungen att ställa sig själv frågan: ”Är det viktigt att personen måste få veta detta just nu, eller kan ärendet vänta till nästa kaffepaus?”.³⁰

Både intervjuobjekt A & B anser ändå att kommunikationen ombord idag är mycket bättre än den var när de började sina karriärer. Intervjuobjekt B säger att det överlag talas mycket mer ombord idag och auktoritetsgränserna mellan olika besättningsmedlemmar har blivit mycket lättare att korsa. Han säger även att denna utveckling delvis beror av MRM 95. Säkerheten ombord har också blivit bättre tack vare den ökade kommunikationsmängden och hand i hand med detta har nya, ökade säkerhetskrav lagt mera vikt på kommunikationens betydelse för säkerheten.³¹

De intervjuade anser att e-posten också stigit in som ett viktigt arbetsredskap i kommunikationen. E-posten möjliggör att få kommunikationen svart på vitt och belastar inte de kommunicerandes hjärnkapacitet och förmåga att processa data på samma sätt som ett muntligt meddelande då de alltid kan återvända till meddelandet och läsa det på nytt. Denna fördel blir allt mer betydelsefull ju längre meddelandet är.³²

4 Observationer i kommunikationen ombord

Under tid spenderad ombord i arbetet på *M/S Finnlady*, *M/S Finnstar* & *M/S Finnmaid* har jag kunnat observera den interna kommunikationen direkt i arbetet. I arbetet har jag kunnat observera att internkommunikationen överlag löper bra och är effektiv. Så gott som varje dag uppstår det ändå specialsituationer då kommunikationen omöjligt kan löpa problemfritt och effektivt. Dessa situationer uppstår ofta då de olika kommunicerande parterna inte kan förutspå situationen som uppstår eller frågan som ställs. Dessa situationer är oftast ändå inte farliga.

Kommunikationen ombord har trots det vissa brister som är potentiellt farliga. Exempelvis finns det väldigt lite standardiserade kommunikationsmodeller ombord för vissa situationer. Då fartyget lämnar hamnen och förtöjningstrossarna lossas och vinschas

³⁰ Intervju med kapten & Intervju med styrman

³¹ Intervju med kapten & Intervju med styrman

³² Intervjuer med kapten & styrmän

ombord skall de som sköter vinschningen rapportera upp till bryggan när trossarna inte längre ligger i vattnet och propellrarna är fria. Denna rapportering gör varje person på ett lite eget sätt, ibland till och med på något lite vitsigt sätt. Denna kutym kunde potentiellt orsaka stora skador för både fartyg och besättning.³³

Problemet med icke standardiserade kommunikationer skapar också eventuella problem och höjer risken vid inskolning av nya arbetare eller vikarier som inte är vana vid seden ombord. Om varken den som meddelar är säker på vad den exakt skall meddela, eller den som tar emot meddelandet vet vilka meddelandeanternativ som kan användas, finns det stor risk för missförstånd som kan få ödesdigra följder.³⁴

Det finns även situationer då användningen av moderna, elektroniska kommunikationsmetoder och deras begränsningar samt vissa unika egenskaper i finska språket orsakat farosituationer. Under en bunkringsoperation i Travemünde frågade maskinvaktmannen vid bunkerstationen av maskinkontrollrummet om de får börja pumpa bunker från bunkerpråmen. Denna fråga besvarades från maskinkontrollrummet med ett negativt svar, på finska ”ei saa”. Maskinmästaren i maskinkontrollrummet hade talat lite för snabbt efter att ha tryckt in tangenten på radiotelefonen vilket resulterade i att maskinvaktmannen endast hörde ”saa”, på svenska ungefär ”tillåtet”. Detta resulterade i att bunkerpråmen började pumpa bunker ombord fastän maskinrummet inte var färdigt för att ta emot bunkern. Denna situation avvärdades lyckligtvis tack vare att maskinmästaren märkte att trycket ökade och snabbt reagerade på detta och tog kontakt med bunkerpråmen så de hann sluta pumpa innan något farligt skedde.³⁵

Utvecklingen av teknologin för också med sig vissa problem. Då *Motorola* börjat tillverka sina monofoner som digitala så måste de användas på ett annat sätt än de äldre analoga monofonerna. De äldre analoga måste man oftast tala lite förbi för att höras bra, annars kunde mikrofonen reagera för mycket på luften som andades ut i samband med talet och meddelandet hördes inte över ”vindbruset”. Nu med de digitala krävs att man talar rakt in i dem från väldigt kort avstånd. Detta kräver att de kommunicerande är medvetna om vilken

³³ Skribentens observation

³⁴ Samtal med styrman Miko Saharinen

³⁵ Samtal med styrman Miko Saharinen

version de använder och vilken teknik som krävs för att meddelandet ska gå fram problemfritt.³⁶

Ett ytterligare observerat problem är ljudvolymen på arbetsplatsen. På däck kan bakgrundsljudet orsakat av lastning och olika arbetsuppgifter vara väldigt högt. Detta kan göra det väldigt svårt för någon att klart höra ett över radiotelefon förmedlat budskap. Flera gånger har det också skett att någon försökt få kontakt med någon som jobbar på lastdäck under lastningen men personen har inte gått att nå då den inte hört radiotelefonen. Problemet med arbetsställningar och rörelser som av misstag stänger av radiotelefonen kan likställas problemet med hög volym. Speciellt i lastningsarbetet kan man ofta vara tvungen att ta sig fram på ett ovanligt sätt som kan orsaka att radiotelefonen stängs av.³⁷

Vad gäller kommunikationssituationer då kommunikationen varit bristfällig men utan att orsaka någon farosituation men ändå vållat huvudbry, och där igenom visat tecken på behov av förbättring, finns det en hel del. Exempelvis en natt när vi lastade i Travemünde med *Finnlady* och alla passagerare redan var ombord så slutade toaletterna plötsligt att fungera. Detta uppdagades genom att en passagerare klagade på att toaletten inte spolade, och samtidigt som detta kontrollerades så började allt flera passagerare klaga på samma problem. Maskinrummet kontaktades och vi informerades om att sanitetspersonalen var på plats vid avföringsverket och arbetade med något men ingen info om vad som pågick utgavs. Detta innebar att vi utan kännedom var tvungna att informera passagerarna om att vi jobbar med problemet men inte vet hur länge det tar innan problemet är löst. Detta försätter personalen i en mycket pinsam situation då passagerarna naturligtvis är lätt irriterade för deras toaletter inte fungerar och klockan är mellan två och tre på natten och personalen dessutom inte kan ge något som helst besked om hur problemet skall lösas och när. Vid senare samtal med sanitetsansvarige så framgick det att hela problemsituationen hade kunnat undvikas med ett enda samtal eller dylikt då det visade sig att toaletterna inte fungerade för vakuumsystemet var avstängt för tömning av avföringsverket. Problemet var alltså inte ett problem utan normalt underhållsarbete som orsakade tillfälligt avbrott i toaletternas funktion. Om personalen på plats med passagerarna hade vetat om detta hade de kunnat informera passagerarna mycket bättre om situationen och månget huvudbry och irritation hade undvikits. All denna information hade dessutom kunnat ges ut på förhand så

³⁶ Samtal med styrman Juha Hartman

³⁷ Skribentens observation

hade personalen varit beredd på att detta avbrott med därtill hörande frågor kommer att uppdagas inom kort.³⁸

Dessa situationer med normalt underhållsarbete som orsakar avbrott i något slags funktion ombord informeras överhuvudtaget väldigt dåligt ombord. Enda situationen då normalt underhållsarbete överlag informeras ombord är då arbetarna som utför arbetet kunde skadas allvarligt eller till och med dö om personalen ombord inte är medveten om det. Denna kutym verkar ha lett till ett beteende där man blivit väldigt lat vad gäller informerandet av dylika serviceavbrott. Det har snarare lett till ett beteende där de som utför arbetet blir irriterade då ”utomstående” personal kontaktar dem och frågar vad det är som är på gång, samtidigt som det ofta utgås ifrån att personalen naturligtvis är medveten om hur alla system fungerar och vad som kunde vara orsaken till att vi har ett serviceavbrott just nu. Detta sätt att utgå ifrån att en andra part vet vad det är som försiggår är ett rent faromoment i sig själv då den andra parten inte nödvändigtvis är medveten om faror som kan uppstå vid fel agerande i situationen.³⁹

5 Analys

I analysen väljer jag att dela upp kommunikationen i tre avdelningar för att lättare kunna analysera kommunikationen som hjälpmedel i situationen i fråga. Dessa avdelningar är: Daglig allmän kommunikation, kommunikation i rutinsysslor samt kommunikation i på förhand inövade situationer.

5.1 Daglig allmän kommunikation

Denna dagliga kommunikation kan vara svår att identifiera som kommunikation då den ter sig mera som allmänt socialt umgänge. Det är alltså frågan om den vanliga muntliga kommunikationen i arbete, antingen direkt eller via radiotelefon, med vilken flera arbetare kan organisera sig för att gemensamt utföra ett arbete. Denna kommunikation är ostrukturerad och individuell, beroende på den kommunicerandes personlighet och sätt att tala. Kommunikationen i arbetsuppgiften blandas in i vanligt socialt tal som hör människan

³⁸ Skribentens observation

³⁹ Skribentens observation

till. Man diskuterar alltså arbetet samtidigt som man diskuterar privatlivet eller berättar anekdoter, eller något annat dylikt.

Den dagliga allmänna kommunikationen är den kanske mest bristfälliga kommunikationen ombord men samtidigt den mest semiotiska. Detta är dock inte ett problem överhuvudtaget då bristerna i regel inte orsakar livsfara, och bristerna dessutom är karakteristiska för kommunikationen i fråga (semiotik) och i dagens läge sällan blir outredda. Bristerna ger istället upphov till noggrannare utredning av den kommunicerade data så att den kan omvandlas till information. Denna kommunikation behöver således inte effektiveras och vore också väldigt svår att effektivera eftersom kommunikationen är på en så grundläggande nivå att försök till effektivisering eventuellt kunde försämra kommunikationsformen. Den dagliga allmänna kommunikationen kräver alltså mycket data och långa kommunikationsprocesser och vore därför svår att effektivera eftersom en effektivisering kunde leda till att viktiga data uteblir.

De teknologiska hjälpmedlen har i stort sett inte påverkat denna kommunikationsform varken negativt eller positivt, förutom faktumet att de kommunicerande når varandra lättare och snabbare idag. Allra största delen av denna kommunikation utförs än idag ansikte mot ansikte, och ju längre och data-rikare kommunikationen blir desto hellre utförs den ansikte mot ansikte för att undgå missförstånd. En bidragande orsak till teknologins oförmåga att utveckla den dagliga allmänna kommunikationen är dess ostrukturerade struktur och informationsöverflöd som kräver lång utväxling av information för att uppnå kommunikation. Dessutom är den sociala aspekten mycket viktig i denna kommunikation där arbetskommunikation och socialt umgänge korsar varandra, vilket kunde vara en stark faktor i strävan att utföra kommunikationen ansikte mot ansikte. Ur ett teoretiskt perspektiv har de teknologiska hjälpmedlen inte distanserat kommunikationen från dess semiotiska grund, snarare enbart tillfört processkolans brus och risker till bristfällig kommunikation.

5.2 Kommunikation i rutinsysslor

Kommunikation i rutinsysslor syftar på kommunikationen inom och mellan olika avdelningar i situationer som förtöjning, lastning, övervakande av last med mera. Detta är alltså i praktiken ordergivning gällande förtöjningstrossar, anmälan om när propellrarna är fria, anmälan om att nedkylda last-enheter håller temperaturen med mera. Denna

kommunikation strävar efter att vara så få-ordad som möjligt utan att minska på informationsflödet. Kommunikationen skall alltså vara kort men informationsrik och helst också följa vissa på förhand överenskomna mönster med enbart några alternativ.

Denna kommunikation löper väl men besitter det till trots stora brister. Kommunikationen är så gott som ostrukturerad och varierar stort från dag till dag och person till person. Det är till och med oroväckande hur löst kommunikationen löper i vissa rutinsysslor som trots att de utförs flera gånger varje vecka, och vissa till och med flera gånger varje resa, för med sig en viss risk för stora skador av både materiel och liv. Dessa situationer är exempelvis förtöjningar eller bunkring av bränsle. Denna kommunikation bör, trots att den kan te sig alldaglig, tas med största allvar då negligering av dess betydelse lätt kunde leda till missförstånd, vilka i sin tur lätt leder till skada. Dessutom är kommunikationen i dessa sysslor oftast uppbyggd i scenarion med ett jakande och ett nekande alternativ. Detta kan ge upphov till ytterligare misskommunikation på grund av kommunikationsspråket finska, och dess unika satsbyggnad med vilken skillnaden mellan jakande och nekande oftast är endast en kort diftong ("ei").

Teknologin har gett oss stora framsteg inom denna kommunikation då vi idag kan förmedla data trådlöst över längre sträckor ombord. Då denna data dessutom överförs muntligen via radiotelefon så är mängden data som kan överföras obegränsad. Denna teknologi har sina begränsningar för den här sortens kommunikation, då kommunikationen bör sträva till att vara så kort och informationsrik som möjligt. Här krävs det alltså att den kommunicerande på förhand funderar ut hur hen ska uttrycka sig för att kunna vara så klar som möjligt med så få ord som möjligt. Den trådlösa kommunikationen på större fartyg kommer med ytterligare en begränsning så signalen ska gå via fartygets stödnätverk för frekvensen i fråga och därför tar längre tid på sig att öppna kanalen. Den kommunicerande bör därför skolas i användning av radiotelefonerna för att kunna kommunicera utan att delar av meddelandet faller bort.

För att råda bot på problemen kunde man överväga att utnyttja Shannon-Weavers kommunikationsmodell bättre. Många av de fall där en "nära ögat-situation" uppstått har varit då återföringen uteblivit eller trots osäkerhet inte utnyttjats alls. Man kunde upplysa alla i besättningen om denna kommunikationsmodell och uppmana alla till att tänka efter huruvida antalet varv varit tillräckligt eller om det krävs ytterligare återföring. För att ytterligare förbättra denna sida av kommunikationen i arbetet så borde kommunikationens

semiotiska aspekter tas i beaktande i högre grad. Kommunikationen i fråga är oftast processinriktad och inte sker ansikte mot ansikte så är det i grund och botten den semiotiska aspekten som är viktigare. Det är viktigare att budskapet (tecknet) når mottagaren och avkodas (interpretant) korrekt än att budskapet enbart når mottagaren.

5.3 Kommunikation i på förhand inövade situationer

Detta är kommunikation i nödsituationer som det övas för regelbundet, likt brand-, evakuerings- eller helikopterövning. Kommunikationen i en verklig situation är svår att analysera eftersom vi än så länge haft lyckan att inte råka ut för en verklig nödsituation, därför är jag tvungen att analysera kommunikationen ur ett teoretiskt perspektiv och utgående från övningar.

Kommunikationen i på förhand inövade situationer likt nödsituationer löper väl och är effektiv. De kommunicerande inser allvaret i situation och strävar automatiskt till att vara så klara och kommunicera med så få ord som möjligt. Om något blir oklart tvekar man i regel inte om att be om förtydligande kommunikation (återföring). Eftersom situationerna i fråga övas med regelbundenhet med alla ombord, finns det klara kommunikationslinjer och protokoll som alla åtminstone känner till och försöker följa. Dessa klara kommunikationslinjer kan ses som gruppkultur och gemensamma erfarenheter som utnyttjas för att kommunikationens semiotiska aspekt ska inverka på kommunikationens förlopp så lite som möjligt. Kommunikationen är således väldigt processbetonad och med regelbundna övningar strävar man till att uppnå ett kommunikationsförlopp där bruset är den enda faktor som tvingar till en förlängd kommunikationsprocess.

Finnlines har nyligen gått in för att göra allmänna utrop med 5–10 minuters mellanrum i nödsituationer, så att passagerarna också ska vara medvetna om vad som händer och att personalen arbetar med att lösa problemet. Detta bidrar mycket till vetskapen om det allmänna läget ombord också bland besättningsmedlemmarna. I denna kommunikation är det semiotiken som är det viktigare. Delvis för att de flesta som berörs av och hör dessa utrop inte har möjlighet till återföring. Denna enkelriktning kan dock användas som argument för att frånskriva utropen dess roll som kommunikation och enbart titulera dem information. Jag väljer dock att klassa dem som kommunikation då återföring är möjlig, men i regel inte till den ursprungliga avsändaren utan rollen som avsändare efter utropet förflyttas till den besättningsmedlem som är på plats på de olika samlingsplatserna för

passagerare som finns ombord. Då kan passagerarna (mottagarna) få en återföring till avsändaren genom att be om noggrannare information av de besättningsmedlemmar de ser. Dessa utrop agerar också informationskanal för besättningen men det är inte en kommunikationskanal för protokollet säger att återföring till utropets avsändare inte ska föras för att ge denne arbetsro i en redan stressfull situation.

Den teknologiska utvecklingen och där tillhörande hjälpmedlen är avgörande för denna kommunikation då det vore så gott som omöjligt att kommunicera inom gruppen under pågående situation, utan dessa. De teknologiska hjälpmedlen möjliggör fördelning av besättningen till olika områden så att var och en kan vara till största möjliga nytta men kommunikationen löper ändå. De teknologiska hjälpmedlen gör det möjligt för ledarna att vara på kommandobryggan med däckplaner och alla instrument som ger dem en helhetsbild av fartyget, och därifrån effektivt kunna kommunicera vidare åt de olika insatsstyrkorna. Det möjliggör också kommunikation med grupper som av säkerhetsskäl annars skulle vara totalt åtskilda från resten av fartyget, till exempel rökdykargruppen under pågående rökdykning. Den teknologiska utvecklingen har alltså i högsta grad effektiviserat och i viss mån möjliggjort kommunikationen i på förhand inövade situationer. Även här strävar man genom de regelbundna övningarna till att eliminera semiotikens misslyckanden så att kommunikationen löper så effektivt som möjligt. Kommunikationen är djupt processbetonad, nästan så till den grad att semiotiken glöms bort helt. Kommunikationen är så väl förberedd och inövad att den nästan är förutsägbar, vilket i sig utgör en stor risk för de olika parter som arbetar tillsammans men på helt olika håll av fartyget. Om man enbart fäster vikt vid kommunikationens process men inte alls vid semiotiken så finns det en risk att det sanna budskapet och dess betydelse glöms bort eller ignoreras i en allt för strukturerad process som är bunden vid sin struktur och inte vet hur den ska bryta sig loss ur arbetsmetoden och den slutna cirkeln. Det finns alltså en risk för att processfokuset gör det svårt eller till och med omöjligt för de olika parterna att bryta sig loss ur sitt arbetsmönster och kunna reagera på olika budskap på ett naturligt och smidigt sätt.

En ytterligare riskfaktor i denna kommunikation som inte har så mycket med själva kommunikationen att göra är att i de regelbundna övningarna klarar besättningen alltid av att avvärja hotet. Det finns väldigt lite praktisk övning inför situationer då en nödsituation uppstår, men man lyckas inte avvärja hotet och situationen utvecklas till en ytterligare nödsituation. Här blir man allt för fäst vid arbetsprocessen och risken för misslyckad

kommunikation på grund av förväntningar som bildats av den gruppkultur som uppstått genom de gemensamma upplevelser som övningarna är, blir enligt mig stor. Här kunde man eventuellt bryta upp strukturerna inom kommunikationen och arbetet för att bättre fästa uppmärksamhet vid semiotiken och således belysa semiotikens verkliga betydelse inom kommunikationen och hur det påverkar arbetet.

6 Slutsatser

I undersökningen kunde det konstateras att kommunikationen oftast löper problemfritt. Som med allting finns det dock utrymme för förbättring. Flera dagliga rutinsituationer har inget standardiserat kommunikationsmönster och kan därför ge upphov till missförstånd, parterna emellan. Dessutom uppdagades det brister i kunskapen vad gäller teknologin för kommunikation och dess brister. Flera gånger per dag händer det att början av meddelandet försvinner då radiotelefonens kanal inte har hunnit öppnas efter att personen tryckt på tangenten och detta är kanske den största enskilda bristen i kommunikationen ur en processinriktad synvinkel. Processen är således inte helt så förfinad som den borde vara och bruset har än så länge alldeles för stor inverkan på kommunikationen. Processen är ändå det som de flesta ombord lägger märke till och vid förbättringsförslag var det alltid processen som kunde förbättras, oftast inte genom fysisk förbättring av kommunikationskanalen utan genom personlig eftertanke och kunskap. Vad detta beror på kunde jag inte fastställa men jag tror starkt att det härstammar från de två avdelningar ombord som i regel styr hela fartygets arbete, nämligen maskin- och däcksavdelningen, och dessa avdelningars ytterst tekniska utbildningsbakgrund. Denna utbildning kunde möjligen göra arbetarna inom dessa avdelningar delvis blinda för kommunikationens semiotik och ge en falsk trygghet i teknologin och dess utveckling.

Vad som kommer till semiotiken så är den en nästan totalt ignorerad aspekt inom kommunikationen ombord. Naturligtvis är alla intresserade av att förstå varandra och på det planet är semiotiken bekant och beaktad, men som delmoment i kommunikationen och hur semiotiken påverkar kommunikationen och vad som i sin tur påverkar semiotiken är något som väldigt lite respekteras ombord. En orsak till detta kan vara att en väldigt stor del av arbetskommunikationen sker trådlöst och därför är mer processbetonad. Man är alltså mer intresserad av att utbilda besättningen till att kunna använda sina teknologiska kommunikationsmetoder än man är av att få de kommunicerande att förstå hur de ska få

betydelsen så klar och tydlig som möjligt. I den dagliga allmänna kommunikationen är semiotiken ändå ständigt närvarande och fokus ligger på den semiotiska aspekten. Detta av den enkla orsaken att denna kommunikation är så betydelseinriktad att semiotiken är av yttersta vikt. I de strukturerade kommunikationer som förekommer i återkommande arbetssituationer eller nödsituationer så väljer man att fokusera på processen vilket kan leda till att semiotiken totalt förbises och kommunikationen blir bristfällig på grund av att den sanna betydelsen inte kommer fram, eller kommunikationen inte löper den bana de kommunicerande förväntar sig.

6.1 Möjligheter till vidare forskning

Det finns anlag och möjligheter till vidare och fördjupande forskning inom ämnet. Det kunde forskas i vilka alla nödsituationer det finns strukturerade kommunikationsmodeller för ombord samt vad som händer om det mot förmodan uppstår en situation ombord som ingen har beredskap för på något vis. En intressant aspekt i detta kunde vara att studera huruvida kommunikationen i en oväntad situation fungerar bättre ombord på ett fartyg där besättningen har ett på förhand inövat protokoll för nödsituationer jämfört med en liknande organisation i land där något oväntat händer och mängden övningar för nödsituationer inte nödvändigtvis är lika hög. Löper kommunikationen då bättre och effektivare till sjöss tack vare det ständigt närvarande kommunikationsprotokollet eller kan man tänka sig att detta protokoll begränsar kommunikationen i oväntade situationer?

En annan möjlighet att studera kommunikationen är ombord är att jämföra den arbetsplatskommunikation som sker ombord med arbetsplatskommunikation i land och det specifikt ur den semiotiska skolans synvinkel. Hur skiljer sig den arbetsgrupp och den gruppkultur som utvecklas ombord, med ett tätt nätverk och samlevnad som ombord inte skiljer på umgängeskrets i arbetet och på fritiden, från den arbetsgrupp och gruppkultur som utvecklas i land, där umgängeskretsen på arbetstid och utanför arbetstid oftast är olika?

Ytterligare kunde man studera kommunikationen ombord ur ett enbart semiotiskt perspektiv, speciellt då kommunikationens semiotiska aspekt verkar vara aningen glömd och ignorerad i kommunikationen ombord. Till detta kunde man tillägga orsaken till varför kommunikationen ombord är så processinriktad och nästan blint struntar i semiotiken.

Källhänvisning

Nilsson, Björn & Waldemarson, Anna-Karin (1994) *Kommunikation*, Studentlitteratur

Wiio, Osmo A (1973) *Kommunikation – Vad är det?*, Bokförlaget Natur & Kultur

Chandler, David (2007) *Semiotics: The basics*, Routledge

https://www.grimaldi.napoli.it/en/about_us.html (21.10.2018)

<https://www.finnlines.com/fi/yritys/finnlines-lyhyesti/hallinto-ja-ohjausjarjestelma/yhtiojarjestys> (21.10.2018)

<https://www.finnlines.com/fi/yritys/finnlinesin-historia> (21.10.2018)

http://www.faktaomfartyg.se/viking_grace_2013.htm (21.10.2018)

<https://www.finnlines.com/sv/freight/ms-finnlady> (21.10.2018)

Pulli, Eero 12.6.2018 (muntlig, arbetsorganisationen *M/S Finnlady*)

<https://www.communicationtheory.org/shannon-and-weaver-model-of-communication/> (29.10.2018)

https://en.wikipedia.org/wiki/Finnlines#/media/File:Finnstar_Helsinki.jpg (1.11.2018)

<https://tools.effso.se/2011/05/semantik-eller-pragmatik/peirces-triangel/> (11.11.2018)

<http://www.whistlemuseum.com/2014/02/28/american-bosun-pipes-bosun-whistles-and-more-astraus.aspx> (12.11.2018)

<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/the-basics-of-engine-order-telegraph/> (12.11.2018)

http://marconigraph.com/titanic/telegraphs/mgy_eotelegraphs1.html (12.11.2018)

Intervju med styrman (25.3.2017)

Intervju med styrman (30.3.2017)

Intervju med kapten (26.3.2017)