

Från praktikant till lättmatros – Introduktion i arbete på däck

Portfolio

Joe Nygren

Examensarbete för sjökaptten YH

Utbildning i sjöfart

Åbo 2022

EXAMENSARBETE

Författare: Joe Nygren

Utbildning och ort: Utbildning i sjöfart, Åbo

Inriktning: Sjökapten YH

Handledare: Ritva Lindell

Titel: Från praktikant till lättmatros – Introduktion i arbete på däck

Datum: 25.5.2022 Sidantal: 28

Bilagor: 4

Abstrakt

I detta portfolioarbete presenteras lättmatrosens arbetsuppgifter som jag har lärt mig under tiden som jag varit på praktik samt på arbete. Syftet för arbetet var att skapa ett dokument som kunde användas som introduktions- och handledningsmaterial för däcksmanspraktikanter på fartygen som jag arbetat på.

Material som används i detta examensarbete baserar sig delvis på lagstadgande angående sjöfart som jag lärt mig under studierna och delvis på egen arbetserfarenhet.

Språk: svenska

Nyckelord: däckarbete, arbets säkerhet, lättmatros

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Joe Nygren

Koulutus ja paikkakunta: Utbildning i sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto: Sjökapten YH

Ohjaaja(t): Ritva Lindell

Nimike: Työharjoittelijasta puolimatruusiksi – Kansityöhön perehtyminen

Päivämäärä 25.5.2022 Sivumäärä 28

Liitteet 4

Tiivistelmä

Tässä portfolio-opinnäytetyössä esitellään kansimiehen työtehtäviä, joita olen oppinut tekemään ollessani työharjoittelussa ja töissä laivalla. Opinnäytetyön tarkoituksena oli luoda dokumentti, jota voisi käyttää työharjoittelijan opetus- ja perehdytysmateriaalina laivoilla, joilla olen työskennellyt.

Opinnäytetyön lähteet perustuvat merenkulun lainsäädäntöön, joihin olen tutustunut opiskeluni aikana, sekä työstä saamaani kokemukseen.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: kansityö, työturvallisuus, puolimatruusi

BACHELOR'S THESIS

Author: Joe Nygren

Degree Programme: Degree programme in Maritime Studies, Turku

Specialisation: Bachelor of Maritime Management

Supervisor(s): Ritva Lindell

Title: From apprentice to ordinary seaman – Introduction in deck work

Date 25.5 .2022 Number of pages 28

Appendices 4

Abstract

This thesis deals with deck work of an ordinary seaman, which I learned to do during my time onboard as an apprentice and ordinary seaman. The purpose of this thesis was to create a document that can be used as an educational and familiarization material for apprentices on the ships I have worked on.

Sources for this thesis are based on national and international regulations, which I have learned during my studies, as well as on my own experience from work onboard.

Language: Swedish

Key words: deck work, work safety, ordinary seaman

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
2	Besättning på ett fartyg.....	1
3	Behörighetsbrev för däcksbefäl.....	2
4	Arbetssäkerhet.....	3
5	Underhållsarbeten på däck.....	4
5.1	Rostbekämpning.....	4
5.2	Målning.....	5
5.3	Smörjning.....	7
5.4	Byte av tätningar.....	8
5.5	Underhåll på förtöjningsvinchar.....	9
5.6	Tvättning.....	9
5.7	Soppantering.....	10
6	Farliga arbeten.....	10
6.1	Arbeten på höjd.....	11
6.2	Slutna utrymmen.....	11
6.3	Heta arbeten.....	12
7	Vakthållning.....	12
8	Lastoperationer.....	13
8.1	Lastluckor.....	14
8.2	Flyttning av lastrums skottet.....	16
8.3	Tvättning av lastrummet.....	17
9	Lots.....	18
10	Förtöjning.....	19
10.1	Avgång.....	20
10.2	Faror vid förtöjning.....	20
11	Ankring.....	21
12	Vinterarbeten.....	23
13	Portföljsammansättningsprocess och material.....	24
14	Utvärdering, slutsatser och användbarhet.....	24
15	Källförteckning.....	27
16	Bildkällor.....	27
17	Bilagor.....	28

1 Inledning

Syftet med föreliggande portfolioarbetet är att dokumentera de olika däckarbetsuppgifterna som jag lärt mig att utföra som praktikant och lättmatros. Utgångspunkten är att skapa ett dokument som kunde användas till exempel som introduktions- och handledningsmaterial för däcksmanspraktikanter på de nedannämnda fartygen.

Den allmänna beskrivningen om däckarbetet baserar sig på lagstadgande och på informationen som jag fått under utbildningen i Åbo sjömansskola. Själva materialet till portfolion har jag samlat ihop under min praktiktid som praktikant på Lang Ships fartyg MS Hjördis¹ under tiden 04/2019 - 08/2019, och Prima Shipping Ab:s fartyg MV Prima Viking² under tiden 05/2020 – 06/2020, och som lättmatros på Prima Shipping Ab:s fartyg MV Prima Celina³ och MV Prima King⁴ under tiden 06/2021 – 03/2022.

I det föreliggande arbetet kommer jag först att presentera de allmänna kraven gällande yrkeskompetensen på däckavdelningen och går sedan igenom grunduppgifterna till en lättmatros/matros på ett mindre torrlastfartyg. För att materialet ska kunna användas som handledningsmaterial beskrivs de olika arbeten i form av instruktioner.

2 Besättning på ett fartyg

Enligt lagen om fartygspersonal (5 – 6 § 23.11.2018/976) bör varje fartyg vara betryggande bemannat så att inte fartyget, fartygspersonalen, lasten, annan egendom eller miljön utsätts för risker. Detta betyder att det måste finnas tillräckligt med behörig personal så att arbetsuppgifter angående vakthållning, säkerhet och sjöfartsskyddet samt förhindrande av miljöförorening kan skötas. Bemanningen för ett fartyg fastställs innan det sätts i trafik under finsk flagga. (Finlex, 2021)

Den högsta ställningen på ett fartyg innehas av befälhavaren. I däcksbefälet finns det överstyrman som är i ansvar om lastoperationer samt 1-3 styrmän som har olika arbetsuppgifter ytterom navigation av fartyget. Exempel på dessa uppgifter är

¹ <https://www.langhship.fi/ms-hjordis>

² https://www.primas.fi/wp-content/uploads/2019/12/PrimaViking_pocketplan_vers2019.pdf

³ https://www.primas.fi/wp-content/uploads/2019/03/PrimaCelina_pocketplan_vers2015.pdf

⁴ https://www.primas.fi/wp-content/uploads/2021/10/PrimaKing_pocketplan_vers2021.pdf

ruttplanering, uppdatering av nautiska publikationer samt granskning av att all nödutrustning är i skick.

Överst i däckspersonalet är båtsmannen som tar emot arbetsuppgifter av överstyrmannen och som själv fungerar som ansvarig arbetsledare för de övriga däckarbetarna. Under båtsmannen finns matroser och däckreparatörer som sköter underhållsarbeten på däck. Lägst i rangordningen finns vaktmannen som hjälper matroserna och är i vakt på bryggan under nattetid.

Maskinavdelningen leds av maskinchefen som också är ansvarig för allt maskinbruk samt underhållsarbeten på fartygets maskineri. Under chefen finns 1-3 maskinofficerare som ansvarar om att alla maskiner fungerar som de ska. Bland maskinpersonalen finns även matroser och vaktmän som utför underhållsarbeten på maskinerna i fartyget. Matroserna på maskinsidan kan ha olika titlar såsom motorman eller oiler på basen av deras arbetsuppgifter och ansvarsområden. Vissa fartyg kan ha en skild elektriker ombord, men på mindre fartyg sköter maskinchefen eller officerarna också elarbeten.

På förvaltaravdelningen finns en chefsförvaltare och kock.

3 Behörighetsbrevet för däcksbefäl

Krav och normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) baserar sig på 1978 års internationella konvention (senare kallad STCW⁵-koden). Den egentliga yrkeskompetensen bestyrks i form av behörighetsbrevet som i Finland beviljas av Traficom. Inom sjöfarten är dessa certifikat indelade avdelningsvis: för däcksbefäl, maskinbefäl, manskap och ekonomiavdelning.

För att få behörighetsbrevet som vaktman på däck måste man vara minst 16 år, ha fått en utbildning till vaktman i däcksavdelningen (STCW A-II/4) och ha fått godkänt 2 månaders handledd praktik i däcksavdelningen på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell fart eller på ett *skolfartyg* med en bruttodräktighet under 500. (Traficom, 2022a).

⁵ Internationell reglering för nautiska behörigheter

För behörighetsbrevet för matros krävs att man först har uppfyllt förutsättningarna för vaktman. Därtill bör man vara minst 18 år, ha en matrosutbildning enligt regel A-II/5 i STCW-koden och ha tjänstgjort i 12 månader i däcksavdelning på ett fartyg med en bruttodräktighet på minst 500. (Traficom, 2022a).

Förutom de ovannämnda behörighetsbrevens finns det även krav på vissa specialbehörigheter för att kunna arbeta på finska lastfartyg⁶. Dessa varierar enligt fartygstyp, fartområde och fartygspersonalens arbetsuppgifter.

Alla i besättningen ska ha ett certifikat över grundläggande säkerhetsutbildning, Basic Training (Reg. VI/1) och certifikat över specialutbildning i sjöfartsskydd, Training in designated security duties (Reg. VI/6.4). Detta innebär alltså att man bör ha genomgått och ha fått godkänt kursen i överlevnadsteknik (enligt regel A-VI/1-1 i STCW-koden), i brandbekämpning (enligt regel A-VI/1-2 i STCW-koden), i förstahjälpen (enligt regel A-VI/1-3 i STCW-koden) samt kursen i individuell säkerhet och socialt ansvar (enligt regel A-VI/1-4 i STCW-koden). Specialbehörigheten bör förnyas vart 5 år. (Traficom, 2022b).

4 Arbets säkerhet

Arbetsgivaren är ansvarig för att utse nödvändig skyddsutrustning för arbetarna när det gäller sådana olägenheter som tex. buller (hörselskydd), temperaturförhållanden (klädsel på vintertid), strålning, belysning (svetsskydd och skyddsglasögon), mineraldamm, metaller och deras föreningar, organiskt damm och gaser (andningsskydd). Det ligger på arbetarens ansvar att sedan utnyttja och använda arbetskläder, skyddsskor samt annan skyddsutrustning som arbetsgivaren utsett. (Arbetarskyddscentralen, 2022).

Arbetsmiljön på fartyget ska vara sådan att arbetstagaren kan arbeta och röra sig tryggt. De vanligaste orsakerna till olycksfall ombord är halka, snublandet och ramlandet som oftast uppstår vid lastning och lossning samt vid arbete högt upp eller i trånga utrymmen. Därtill finns det många andra risker i arbetsmiljön som bör tas i beaktande när man planerar arbetet. (Arbetarskyddscentralen, 2022).

Arbetarna bör se till att passager hålls i skick så att man kan röra sig tryggt på fartyget. Varor och ämnen som för medför halkrisk förvaras i ändamålsenliga utrymmen. Samma

⁶ https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Lastialuksilla_svenska.pdf

gäller verktyg och andra redskap som behövs i arbetet. Elledningar, kablar, vatten- och tryckslangar bör förvaras på behörigt sätt och ställs tillbaka efter användningen så att ingen snubblar på dem. God ordning och renlighet är ytterst viktiga ombord på fartyget, och speciellt områden framför nödutgångar bör hållas fria. (Arbetarskyddscentralen, 2022).

5 Underhållsarbeten på däck

Fartygssäkerheten och ett fartygets sjöfärdighet, säker drift och sjöfartsskydd regleras såväl av nationella som internationella lag. SOLAS-konventionen⁷ som gäller för säkerhet för människoliv till sjöss och reglerar bl.a. hur fartyg skall vara konstruerade och utrustade. Redaren och fartygets befälhavare ansvarar för att bestämmelserna om fartygets säkerhet iakttas. Enligt lagen har tillsynsmyndighetens inspektörer rätt att när som helst utgöra inspektioner på fartyg för att granska att fartygen uppfyller kraven. (Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten 17.3.1995/370). (Finnlex, 2019).

De dagliga underhållsarbetena såsom rostbekämpning, målningsarbeten, smörjning och rengöring av däcksmaskinerier samt tvättning och städning av fartyget ligger på däckspersonalens ansvar. De är arbeten som vanligtvis sköts på dagtid både i hamn och på havs då man inte har andra arbetsuppgifter att utföra.

5.1 Rostbekämpning

Rostbekämpning är en av de mest tidskrävande arbetsuppgifterna som utförs ombord av däcksmän. Eftersom fartyget är byggt av metall kommer det med tid att börja rosta även om processen förhindras med att fartyget är målat. Under åren bildas det sprickor och målfärgen slits bort. Då kommer vatten och fukt i kontakt med metallytorna och rost börjar bildas. Rostbekämpningsarbeten omfattar alla synbara ytor och börjar i allmänhet redan på våren, när vädret blir varmare, och fortsätter ända till höst, när det är för kallt och fuktigt att måla.

⁷ Internationell konvention för säkerhet av människoliv till sjöss



Bild 1 Rostbekämpningsverktyg

De vanligaste verktygen som används i rostborttagning är nålpistol (på engelska needle gun, verktyget som syns överst i bilden bredvid), och vinkelslip (underst i bilden). Bägge har ett högt ljud och förorsakar gnistor. Därför är det ytterst viktigt att använda både hörselskydd och skyddsglasögon då man använder verktygen. Därtill skapar bägge maskinerna damm vid borttagning av rost och målfärg, så användning av andningsskydd rekommenderas också.

Allmänna instruktioner: Nålpistolen fungerar med tryckluft, vilket får nålarna i verktyget att röra på sig fram och tillbaka. Detta verktyg används för att få gammal målfärg



Bild 2 Rostbekämpning.

och största rostflisorna bort från den rostiga arbetsytan. När man har fått bort all dålig målfärg och löst rost från arbetsytan, med nålpistolen, slipas den bara metallytan med vinkelslip så att den är rostfri och målkanterna är släta. Ett exempel på arbetsresultat visas på bilden bredvid. På de små två bilderna till vänster finns exempel på resultatet

efter att man använt nålpistolen på en rostig yta. Bilden till höger är slutresultaten när all rost är bort slipat från en mast och är redo att målas.

5.2 Målning

Målningsarbeten går hand i hand med rostborttagning och därför utförs de alltid samma årstider. Innan man målar bör ytorna vara rostfria och rena. Målar man på en rostig yta går arbetet till spillo eftersom rosten börjar snabbt tränga sig igenom den nymålade ytan.

Det finns många olika typer av målfärger som kan användas ombord, som till exempel Hempel, International och PPG. Gemensamt för alla målfärger som används utomhus på

däck är att de är två komponents färger. De målade ytorna på däck bör ha ett tjockt färglager för att tåla en del slitage och stötar. För att få ett tjockt skyddande mål lager på metallytorna målas de första 2-4 lagren med primer färg. Efter det målar man på med täckfärg, på engelska top coat, 1-2 gånger så att primern inte syns under täckfärgen.

Två komponents färger har ofta en stark lukt och därför använder man vanligtvis enkomponents färger då man målar inomhus. Dessutom behöver målresultatet inte vara lika tjockt inomhus eftersom ytorna inte utsätts till väder och slitage. Det finns dock några undantag. När man målar till exempel färskvatten och ballast tankar, vill man få ett tjockt mål lager på för att det ska skydda mot rost. Då är det bra att använda primer och 2 komponents färger. Observera dock att det då också är viktigt att få utrymmet väl ventilerat och att man håller pauser med jämna mellanrum när man målar tankar i ett slutet utrymme. Lukten av två komponents målfärgen kan få en snabbt illamående.

Verktyg: Stora öppna ytor målas vanligtvis med målarrullar. Penslar används till de ställen man inte kommer åt med rulle.



Bild 3 Jämförelse före och efter målning.

Allmänna instruktioner: Före man kan börja måla bör ytorna vara rena och torra. Finns fett eller fukt på ytorna fäster sig målfärgen inte ordentligt och då kommer fukt in mellan metallytan och målfärgen, vilket leder till korrosion.

Tvätta först däcket med vatten och rengöringsmedel för att få bort fett och damm. Efter att däcket har torkat tejpar man kanterna vid däcket och väggarna för att få ett rakt slutresultat. Målar du inomhus, se till att öppna

dörrar och luckor till utrymmet för att få genomdrag. I vänstra bilden ovan finns exempel på arbetet under fördäcket innan arbetet är påbörjat. I högra bilden visas slutresultatet genast efter målning, när tejpens ännu inte tagits bort.

5.3 Smörjning

Ombord finns flera maskiner, luckor och dörrar som kräver regelbunden smörjning. Det är ett viktigt arbete i bekämpning mot slitage som förorsakas av friktion. Dessutom minskar smörjningen risken för korrosion, då smörjan hindrar vatten och fukt att tillträda i maskiner och gångjärn. Vanligtvis finns det ett färdigt schema över smörjningsarbeten där däckspersonalen kan kolla vilka delar det gäller och hur ofta de bör smörjas. Förtöjningsvinschar, rullklysar och kranar som är i regelbunden användning smörjas ca två gånger i månaden, medan vissa luckor och dörrar, som är i mindre användning, smörjas endast var tredje månad.



Verktyg: Vid smörjning används smörjsprutor (på engelska grease gun) för att få smörjan infört i maskinerna. Ändan av sprutan fästs i en smörjnippa som befinner sig på ställen som ska smörjas. Det finns två typer av nippor, stora och små. Exempel på dessa finns på bilden bredvid. Eftersom det finns olika storleks nippor behövs det också sprutor med olika storleks munstycken.

Bild 4 Collage på olika fettnippor samt smörjsprutor.

Allmänna instruktioner: Innan man börjar smörjningsarbetet är det viktigt att man putsar

bort smutsen på fettnipporna med en ren trasa. Gör man inte det, tränger sig smutsen in och täpper hela nippan. Spruta in så mycket smörja tills du ser den gamla smörjan tränga sig ut. När du är klar, putsa även bort allt gammal övrig smörja som trängt sig ut. Då hålls maskinen ren.

5.4 Byte av tätningar



Bild 5 Jämförelse mellan en ny och sprucken tätningslist.

I enlighet med SOLAS-konventionens krav på sjösäkerhet bör fartygets alla luckor och dörrar vara vatten- och vädertäta. Men också för att den transporterade lasten ska hållas torrt. Därför är det viktigt att tätningarna i luckor och dörrar är hela. Det är däckspersonalens uppgift att byta ut alla söndriga och gamla, hårda tätningar till nya.
Verktyg; kniv och trasor, lim och pensel

Allmänna instruktioner: Då man byter tätningar börjar man naturligtvis med att riva loss den gamla dåliga tätningen. Efter det

bör springan rengöras av gammalt lim och annan smuts som hindrar oss att limma in en ny tätning. Därefter kan man pensla in nytt lim i springorna och i nya gummitätningarna innan man placerar in dem.



Bild 6 Bildserie av arbetsprocessen av tätnings byte på en fläkt lucka.

5.5 Underhåll på förtöjningsvinchar



Bild 7 Jämförelse av ett gammalt och nytt bromsbelägg

Förutom smörjning finns det också andra underhållsarbeten som bör göras på förtöjningsvinchar. Vinscharnas bromsar ska bytas då de är slut slitna och inte håller längre. På bilden finns en jämförelse mellan gamla slitna bromsbelägg och nya.

Instruktioner på bromsbyte av vinscherna: Ta först isär bromsfjädern där bromsbeläggen är fästade. Om bromsfjädern är rostiga, slipa all rost bort och måla dem före du byter bromsbeläggen. Bromsbeläggen fästs fast i fjädren med skruvar och muttrar. Till sist fästs fjädren runt vinschen med vinschens handbroms spake.

Bromsarna är inte ända komponenten i förtöjnings vinscherna

som måste bytas ut nu och då.

Förtöjningstrossarna byts ut då de börjar vara så slitna att rep trådarna börjar brista, eller ifall trossen gått av.



Bild 8 Bildserie av olika arbetskedan i broms byte.

5.6 Tvättning

Tvättningsarbeten hör till de oftast omkommande arbetsuppgifterna. Däcken blir snabbt smutsiga bara av underhållsarbeten. Däcken tvättas också av damm då fartyget lastas och avlastas med produkter som är dammiga, till exempel grus och säde. Trafikerar fartyget på saltigare hav uppstår det mycket salt på däcket, vilket bör även tvättas bort så snabbt som möjligt.

Vid spolning används både färskt vatten och havsvatten. Då fartyget trafikerar i brackvatten i Östersjön, kan däcken bra tvättas med brandslangar och havsvatten, eftersom salthalten i Östersjön är låg. Ska fartyget tvättas annanstans används högtryckstvätt med färskvatten. Vid tvättningen räcker det oftast att man bara spolar däcken och väggarna med vatten för att få damm och smuts loss, men det är bra att nu och då tvätta fartyget noggrannare med tvättmedel också. Tvättmedlet löser fett och smuts som inte lossnar med bara vatten. Eftersom vattnet man tvättar med rinner över bord till havet är det viktigt att man använder tvättmedel som är godkända av MARPOL⁸. I MARPOL framförs också instruktioner gällande tvättningen av däck, till exempel hur långt ifrån land man bör vara och vilka typer av lastrester får spolas till havet.

5.7 Sophantering

Allt fartygsgenererat avfall bör behandlas enligt MARPOL konventionens Annex V. På fartyget sorteras avfallet till hushållsavfall, bioavfall, plast, glas, papper, elektronikavfall samt farligt avfall. Till farligt avfall hör alla saker som är farliga eller kan skada hälsan eller naturen. Exempel på sådana ämnen är lätt brännbara ämnen så som mål- och oljerester samt alla kemikalier som kan skada naturen eller hälsan. Vanligtvis är det däckarbetarna som tömmer sopen bort från fartyget. Då man lämnar avfall i hamnen bör avfallet sorteras i hamnen på samma sätt som ombord på fartyget. Det vill säga hushållsavfallet kastas i blandat avfall, elektronikavfall i elektronikavfall, farligt avfall i farligt avfall osv. På fartyg över 400 gross ton måste man dokumentera bortkastandet av sop i avfallsregisterboken (garbage record book). Dokumenteringen sköts av en person i befälet.

6 Farliga arbeten

Alla arbeten på ett fartyg är riskabla om man inte är extra noggrann med arbets säkerheten. För de farligaste arbeten, till exempel arbeten på höjd, i ett inneslutet utrymme eller heta arbeten, krävs ett arbetstillstånd för att arbetsuppgiften kan påbörjas. Arbetstillståndets uppgift är att eliminera risken för olyckor eller eldsvådor vid heta arbeten.

⁸ ”International Convention for the Prevention of Pollution from Ships” en internationell konvention om förhindrande av föroreningar från fartyg.

På arbetstillståndet ska finnas detaljerna gällande arbetet som utförs och vilka säkerhets saker som bör beaktas. Tillståndet ska vara giltig en specifik tidsperiod. Den ansvariga styrmannen underskriver dokumentet och övervakar arbetet. Arbetaren som utför arbetet ska också underteckna tillståndet som bekräftelse på att han förstått arbetsuppgiften och de säkerhetsförebyggande åtgärderna. Arbetarens uppgift är att informera styrmannen när arbetet är slutfört och arbetstillståndet kan stängas.

6.1 Arbeten på höjd

Ibland måste man göra rostbekämpnings-, målnings- och tvättningsarbeten på ställen där man inte kommer åt från däck. Exempel på sådana ställen är skorstenen, väggarna på "torppet" eller skrovet överbord. Behöver man nå högre upp kan man använda stegar eller båtsmansstol (på engelska bosun's chair) till hjälp. Ett exempel på båtsmansstolen är angiven på bilden bredvid. När man arbetar på höjd ska man alltid använda säkerhetssele och hjälm. Det är också viktigt att selen samt båtsmansstolen är fastknutna med sådana knutar som faktiskt håller arbetarens vikt och inte öppnar sig. Det gäller alltså att lära sig de olika knutarna. Då man arbetar på höjd ska man även ha en person som övervakar att olyckor inte sker.



Bild 9 Användning av båtsmansstol samt säkerhetssele.

6.2 Slutna utrymmen

Slutna utrymmen är ställen som har få eller endast en ingång, otillräcklig ventilation eller som inte är avsedda för kontinuerligt tillträde. Dessa utrymmen har oftast låga syrehalter eller innehåller giftiga eller explosiva gaser, vilket gör arbetet i utrymmet farligt. De vanligaste slutna utrymmen ombord är olika tankar så som ballast eller färskvatten tanken. Lastrummet kan också bli ett slutet utrymme ifall man transporterar gods som minskar syrehalten i utrymmet. Exempel på sådana laster är trävaror och metallskrot.

Då man måste gå in i ett slutet utrymme, såsom i en tank, bör utrymmet ventileras väl före arbetet kan påbörjas. Dessutom bör man mäta syrehalten i tanken med en bärbar syremätare. Syrenivån i ett utrymme bör vara mellan 19,5% och 23,5% för att det ska vara säkert. Innan man påbörjar arbetet är det viktigt att planera i förväg sättet hur man vet att arbetaren är medveten och okej samt hur man i nödfall får arbetaren snabbt ut ur utrymmet. Då man arbetar i ett slutet utrymme ska man alltid jobba så att arbetaren har en kontakt till en person som övervakar utanför utrymmet.

6.3 Heta arbeten

Till heta arbeten räknas användning av vinkelslip, svetsarbeten, användning av skärbrännare och allt annat arbete som orsakar eld eller gnistor i farliga områden på fartyget. Innan man börjar göra heta arbeten ska man tömma arbetsområdet från brännbart material. Ventilationsluckor i närheten ska stängas. Det ska också finnas någon slags brandsläckningsutrustning, till exempel en skumsläckare, i närheten av arbetsplatsen. Den som gör heta arbeten bör vara medveten om vad det finns på andra sidan av däckets eller väggen man arbetar på. Värmen från arbetet sprider sig på metallytan och kan orsaka en eldsvåda på andra sidan också. Efter att heta arbetet är gjort bör man upprätthålla vakt vid arbetsplatsen i minst 60 minuter, ifall det skulle påbörja en eldsvåda efteråt.

7 Vakthållning

Till lättmatrosens arbetsuppgifter hör också vakthållning. När fartyget är till sjöss är vaktmännen under nattetid på utkik uppe på kommandobryggan med vaktgående styrmannen. Anledningen till att man har en extra person på vakt under natten är att man har ett extra par ögon som övervakar omgivningen för potentiella hot mot säker navigation. Två personer på vakt under natten minskar också risken att styrmannen somnar under sin vakt.



Bild 10 Bild på radarskärm från nattvakt.

Vid utkik observerar man bojar och andra fartyg som finns runt omkring fartyget och ser till att det inte finns någon risk för kollision. Märker man att en farlig situation kan uppstå informerar man det till styrmannen som sedan fattar ett beslut på situationen. Det är bra

att informera den andra i god tid i vilket fall som helst. Man kan aldrig vara säker på att styrmannen lagt märke till situationen.

Som hjälpmedel för observation har man en radarskärm med ARPA (automatic radar plotting aid) och eventuellt en elektronisk karta, ECDIS (electronic chart display and information system). I första hand ska man övervaka trafiken med hjälp av radar som ger de mest noggranna ekon av bojar och andra fartyg. Med hjälp av ARPA kan man sedan plotta målet och få information av det plottade fartyget, till exempel dess hastighet, kurs och hur nära ens fartyg det kommer att köra.

Har man en ECDIS kartaskärm till förfogande, ser man bland annat det egna fartygets ruttplan samt information av andra fartyg med hjälp av AIS (automatic identification system). Men ECDIS får aldrig vara det primära hjälpmedlet som en vaktman använder för observation. Informationen som man får från AIS är beroende av noggrannheten på GPS, vilket kan variera med flera meter. Dessutom finns det fartyg som inte har AIS eller mindre båtar som har glömt att sätta på den, vilket betyder att dessa fartyg inte syns på den elektroniska kartan.

8 Lastoperationer

Då fartyget lastas och lossas i hamnen är det överstyrmannen och den vaktgående styrmannen som övervakar lastoperationen. Till däckarbetarens arbetsuppgifter under lastoperationerna hör öppning och stängning av lastrumsluckor samt att hjälpa till i lastrummet i slutet av avlastning av gods. Efter att fartyget är avlastat är det

däcksarbetarnas uppgift att tvätta lastrummet och göra allt redo för nästa lass. Medan fartyget lastas eller avlastas gör man oftast de tidigare nämnda underhållsarbetena.

8.1 Lastluckor



Bild11 Bild på öppnade lastluckor och lastrum.

På fartyget som jag arbetar på finns lastluckor som öppnas och stängs med en hydraulisk lyftkran. På lastrummet finns åtta stycken luckor som alla har sin egen plats. Då man öppnar luckorna, staplas de på varandra, till exempel i mitten eller i ändorna av lastrummet. På bilden ser man lyftkranen som används för att lyfta luckorna, samt staplade lastluckor. Eftersom man inte kan få alla lastluckor bort ovanom

lastrummet, förblir alltid någon del av lastrummet täckt med staplade luckor. Det betyder att man måste flytta på luckorna då fartyget lastas och avlastas för att man kommer åt till lasset med en lastkran. På exempelfartyget staplas lastluckorna vanligast i början av lastoperationen till ändorna, på lucka 1 och 8. När lastoperationen är klar i mitten av fartyget flyttas luckorna i mitten på plats 4 och 5, så som på bilden.

På karmarna av lastrummet går rälsen på vilket kranen rör på sig fram och tillbaka. Det är



viktigt att karmarna är rena från last och smuts för att rälsen och hjulen inte går sönder. Är karmen smutsiga kommer kranen inte att kunna köra framåt. Samma gäller på vintertid då fartyget är täckt av is. Då måste man slå bort isen från karmen så att kranen kan köras.

Bild 12 Kontrollspakar till kranen som man kör luckorna med.

Lyftkranen för luckorna körs från spakarna som befinner sig på styrbordssidan uppe på kranen. De två spakarna längst till vänster rör på cylinderarmarna som lyfter luckorna. Vänstra av dem lyfter och skänker babordssidans och högra styrbordssidans arm. Vill man lyfta på armarna drar man spakarna upp och vill man sänka dem trycker man ner på spaken. Då man lyfter och sänker luckorna ska man försöka hålla luckan så rak som möjligt. I långa loppet slits cylindrarna och går sönder, om man kör dem på olika höjder. Med den tredje spaken kör man kranen längs med rälsen. Vill man åka framåt lyfter man på spaken och vill man backa trycker man ner spaken. Den sista spaken, längst till vänster är en korrektionsspake. Den kör hjulen endast på styrbords sida. Ifall kranen är lite vint på rälsen



och lastluckorna inte vill gå rätt på plats kan man använda den här spaken för att justera kranen rak.

Då man kör luckor med kranen bör alla omkring lastrummet vara alerta och akta för kranen. Även om kranföraren är ansvarig för att köra tryggt kranen, kan han inte se alla vinklar uppifrån där kranen körs. Speciellt babordssida blir helt och hållet i en dödvinkel, eftersom man kör kranen från styrbordssida.

Bild 13 Stängning av lastrumsluckor.

När fartyget är färdigt lastat ska lastluckorna stängas. Då man stänger lastluckorna brukar

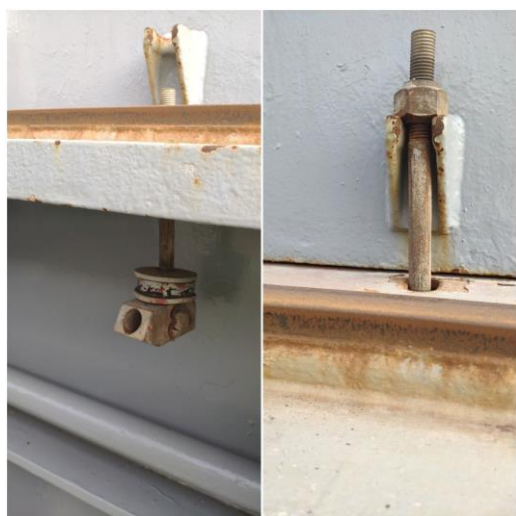


Bild 14 Luckornas skalkar i öppet och stängt läge.

man ha två personer på var sin sida av karmen så att personen uppe i kranen inte behöver gå ner hela tiden och kolla att luckorna blir bra placerade. Den som kollar hur luckorna placeras måste koncentrera sig på hur luckans tätning placerar sig på karmen och tvärsöver på föregående luckan. Tätningen bör fås så nära mitten som möjligt. Om alla luckor placeras lite fel blir felet stort i slutändan och då kommer de sista luckorna inte att gå fast. Dessutom är det viktigt att få tätningarna bra så att lastrummet

hålls vatten- och vädertätt. När alla luckorna är på plats låser man luckorna med skalkar.

Exempel på dem finns på bilden bredvid. Först lyfts den på luckan och sedan späns den fast med ett järnspett genom att sätta den i skalkens hål och sedan trycker ner den. Varje lucka har 6 skalkar, 3 på var sin sida. Ytterligare finns det också toppskalkar på luckorna som man slår fast med slägga. Dessa användes då det lovats dåligt väder eller då man transporterar känsligt gods.

8.2 Flyttning av lastrums skottet

Före fartyget lastas gör överstyrmannen last- och stabilitetsberäkningar och bestämmer om skottet i lastrummet behöver flyttas eller inte. Skottet, på engelska bulk head, är en flyttbar vägg inne i lastrummet, med vilket man kan minska lastrummets volym eller separera lastrummet till flera utrymmen. På exempelfartyget fanns två skott i lastrummet. Det vanligaste lasset som kräver flyttning av lastrums skott är spannmålsprodukter. Spannmål måste vara lastat ända upp till karmarna av lastrummet för stabilitetens skull.

Då man ska flytta på skottet börjar man med att flytta alla lastluckor bort ur vägen eftersom man använder luckornas kran för att flytta skottet. När luckorna är ur vägen kopplar man fast skottet i kranen med kedjor från öglor som befinner sig på skottet. När skottet är fast kopplat och kedjorna är spänt måste man öppna låsen som finns längs med kanten av skottet. Exempel på dessa finns på bilden på föregående sida. Det finns allt som allt 10 lås som bör öppnas, 5 på var sin sida. Så som med alla arbeten på höjd bör man också i det här



arbetet använda säkerhetssele när man klättrar upp för skottet. När låsen är öppna hänger luckan fritt endast på kedjorna fast i kranen. Då bör personerna i lastrummet akta och backa bort från vägen. Nu kan man börja flytta skottet i lastrummet. Personen i lastrummet ger instruktioner till kranchauffören om vart luckan ska köras och när skottet är på plats. När skottet har sänkts på sin plats måste man igen klättra längs med kanterna av skottet och låsa fast den. Till sist när alla låsen är stängda och skottet på plats, täter man till springorna mellan skottet och lastrumsväggen med uretanskum så att last inte rinner på fel sida av skottet.

Bild 15 Fast låsandet av skottet.

8.3 Tvättning av lastrummet

Då fartyget är avlastat är det däckspersonalens uppgift att tvätta lastrummet rent före nästa hamn och lastning. Arbetsprocessen börjar lite före all last är bort lastat. I vissa hamnar hjälper man hamnarbetarna att få all last ut ur lastutrymmet. Då det inte längre finns stora högar med last kvar utan endast utspridda lastrester på tanktoppen går man ner till lastrummet och sopar resten av lasten till en hög så att kranchauffören på kajen kan avlasta allting. Vanligtvis kommer det också någon arbetare från hamnen med ner och hjälper med en Bobcat traktor så att arbetet går fortare.

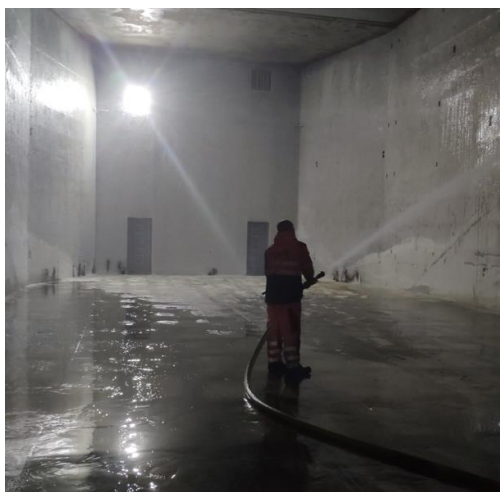


Bild 16 Tvättning av lastrummet.

När lastrummet är tomt avgår man från hamnen mot nästa hamn. Under sjöresan bör lastrummet tvättas och torkas för följande last. Det har ingen betydelse om nästa lass är av samma sort som den nyss avlastade eller om lasset är något smutsigt som grus eller kol, lastrummet bör alltid vara rent, torrt och dammfritt från föregående lass. Vanligtvis tvättar man lastrummet med saltvatten med brandslangar, eftersom det är det enda sättet vattentrycket räcker till att få alla vägg- och takytor rena. I vissa fall, om man till exempel lastar livsmedel, krävs det att man tvättar lastrummet med sötvatten. Då måste man använda trycktvättare. Då man tvättar lastrummet är det lättast att först tvätta luckornas botten samt väggytorna. När dom är rena och all smuts har fallit ner på däckets kan man spola däckets också. Däckets är lättast att spola från fören mot aktern. Eftersom man oftast har en akterlig trim, kommer vattnet att rinna mot lastrummets akterläns-pumpar, där man tömmer allt tvättvatten från lastrummet. Till slut när lastrummet är tvättat bör länshålen tömmas från all smuts som runnit in och sedan sätter man på lastrumsfläktarna så att rummet torkar snabbare.

När lastrummet är tomt avgår man från hamnen mot nästa hamn. Under sjöresan bör lastrummet tvättas och torkas för följande last. Det har ingen betydelse om nästa lass är av samma sort som den nyss avlastade eller om lasset är något smutsigt som grus eller kol, lastrummet bör alltid vara rent, torrt och dammfritt från föregående lass. Vanligtvis tvättar man lastrummet med saltvatten med brandslangar, eftersom det är det enda sättet vattentrycket räcker till att få alla vägg- och takytor



Bild 17 Kalkmålning av lastrummet

Då man transporterar svavel, krävs det ytterligare att lastrums däckat bör målas med kalkfärg. Kalkfärgen hindrar en kemisk reaktion mellan svavel och metallytan i lastrummet. Annars börjar metallen korrodera. När lastrummet är tvättat och däckat är ännu blött sprider man ut kalkfärg på däckat. Kalkfärgen görs med att blanda kalk och vatten med varandra och det går att hålla direkt på däckat som sedan kan utspridas med hjälp av borstar. När färgen

har spridits över hela däckytan sätter man igen på fläktarna och låter hela lastrummet torka. På bilden ser man kalkmålningens processen samt det slutliga resultatet när lastrummet samt kalkfärgen torkat.

9 Lots

Då man anländer eller avgår från hamnen kommer en lots ombord och hjälper med navigationen av fartyget. Lotsen har kunskap om vattenområden nära hamnen och kan därför ge råd och instruktioner till kaptenen gällande trygg navigation av fartyget. Då lotsen

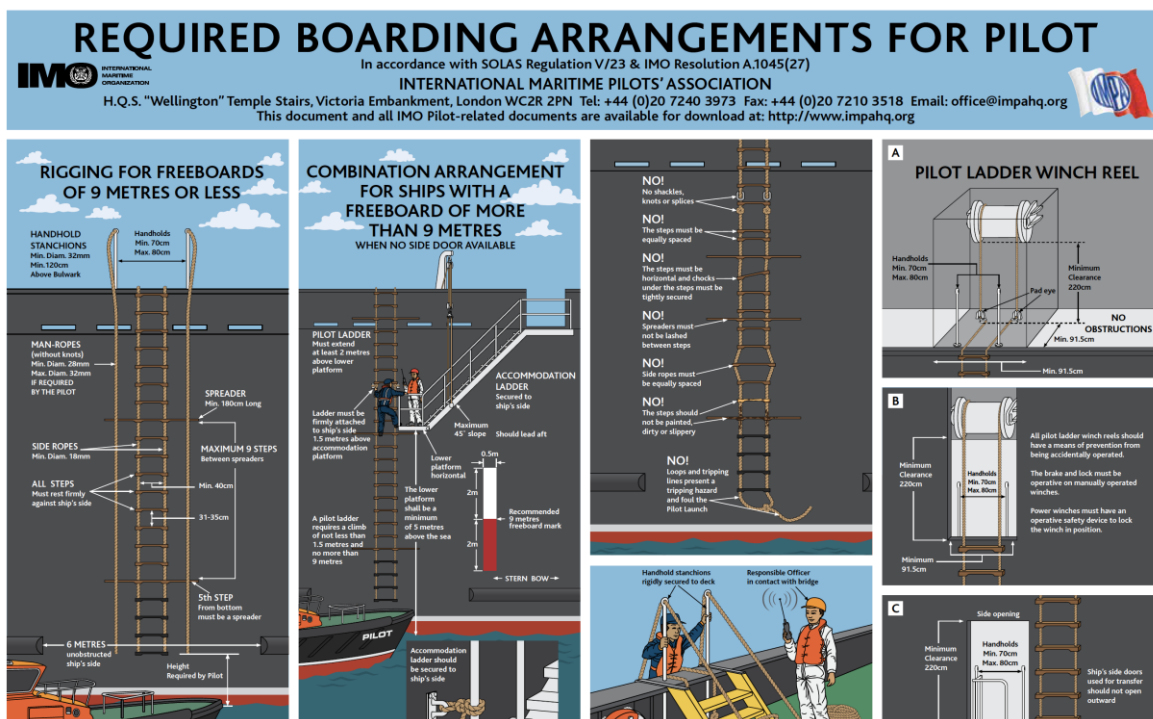


Bild 18 Plansch av IMO på lotsledar säkerhet.

kommer ombord eller lämnar fartyget på sjöss är det däckspersonalens uppgift att se till att lotslejdarna är korrekt riggade. IMO, internationella sjöfartsorganisationen, har angett regler i enlighet med SOLAS gällande lotslejdarna, riggandet av dem samt mottagning av lots.

Om fartyget är litet och har ett fribord på högst cirka 5 meter då det är i ballast, behövs inte trappor vara riggade bredvid lotslejdarna. Då man riggar lejdarna sänker man ner dem på den informerade höjden och fäster fast lejdarna med schackel och knutar till fartyget. Man bör också ha en livboj med lampa till närheten av lejdaren för säkerhets skull. Det är vanligt att man riggar lejdarna i god tid före lotsen kommer, ca 30 minuter före. Lejdarna hänger oftast några meter ovanför vattenytan och under vintern blir de våta eller isiga, då de hängts ner. För att hindra isandet lyfter man upp lejdarna efter att de är fast riggade och sänker dem ner först när lotsbåten närmar sig fartyget.

Då lotsbåten kommer till fartyget och lotsen ska stiga på bör också någon annan av däcksmännen stå bredvid lejdarna och övervaka ombordstigningen. Personen som står vid lejdarna bör ha en radiotelefon på sig. Hans uppgift är att vara i kontakt med kaptenen eller styrmannen på kommandobryggan. Exempel på information som ges till bryggan är när lotsen är ombord eller när han lämnat fartyget samt när lotsbåten lämnat fartygssidan.

10 Förtöjning

Efter att man tagit lotsen ombord börjar man förbereda trossarna för förtöjning. Det här görs vanligtvis ca. 30 minuter före ankomst. Under förtöjningar jobbar en i fören med styrmannen och ser till att trossarna i fören är redo då vi ska förtöja fartyget. Vi förtöjde fartyget med ett spring och två förändor. I dåligt väder med hårt sväll i hamnen har man endera tjockare spring, till exempel bogseringstrossen, eller alternativt två springar. På exempel fartygen som jag jobbat på har vi två förtöjningsvinschar i fören som används för förändorna. Springet är en lös tross som förvaras under backen och som dras ut på däck så att den lätt kan dras till kajen. Före man börjar dra trossarna redo på däcket bör man naturligtvis veta vilken sida man kommer att förtöja på, så att man drar springtrossen på rätt sida. Även trossen dras ut på däcket ur vinsch trumman så att man får förändorna snabbare till kajen. Till sist öppnar man ventilationsklaffar och luckor för bogpropellern.

När vi förtöjer fartyget börjar vi alltid med att kasta springet först till land. Trossarna fås till kajen med hjälp av en kastlina som är fastbunden i trossen. När kastlinan är kastad till hamnarbetaren på kajen drar han trossen ut och sätter den på pollaren. När trossen är på pollaren ger man slack till trossen så länge tills kaptenen ger ordern att sätta springen fast. Eftersom vår springtross inte är på en vinsch, sätter vi fast springet på en pollare på däck. Springet spänds då man åker framåt med fartyget. På så vis får man också aktern in mot kajen. När fartyget ligger fast i kajen ger man ut båda förändorna. Så som med springet, spänner man fast ändorna när tross öglorna är på pollaren, förutom att nu använder man vinscharna att späna trossarna. När alla trossar är spända och fartyget ligger fast spänner man bromsarna på vinscharna som försäkring.

10.1 Avgång

Då det är dags att avgå från hamnen sköts lossandet av trossar vanligtvis i motsatt ordning än vid ankomsten. Det är viktigt att vänta och lyssna på kaptenens order hur han vill sköta avgången och i vilken ordning trossarna ska tas in. Oftast tar man först in förändorna och lämnar springen ännu fast. När trossarna är indragna informerar man det till kaptenen och väntar på nästa order. Det är vanligt att man använder springtrossen som hjälp att få fartygets akter ut ur kajkanten med hjälp att köra fartyget framåt och hålla springet spänt. När ordern kommer att ta loss springet slakar man trossen från pollaren och sen drar man in den. Efter att alla trossar är på däck är det dags att rulla in dem på vinscharna samt ringla ihop springtrossen. Till sist spänner man vinschernas bromsar, så att trossarna inte rullas ut i sjögång samt stänger alla klaffar och luckor som man öppnade vid ankomsten.

10.2 Faror vid förtöjning

Förtöjning av fartyg är ett av de farligaste arbeten ombord, vilket har lett till flera alvarliga skador samt dödsoffer. Förtöjnings stationerna är fyllda med faktorer som kan leda till alvarliga olyckor. Följande exempel gör förtöjnings operationerna farliga: användning av gamla eller söndriga förtöjningstrossar, trossarna förvaras inte korrekt, dåligt underhåll av vinschar och annat maskineri, förtöjningsoperationen har för mycket eller för lite personer vid förtöjningsstationen samt arbetarna är omedvetna om möjliga faror. (Bhattacharjee, 2021, oktober 30).

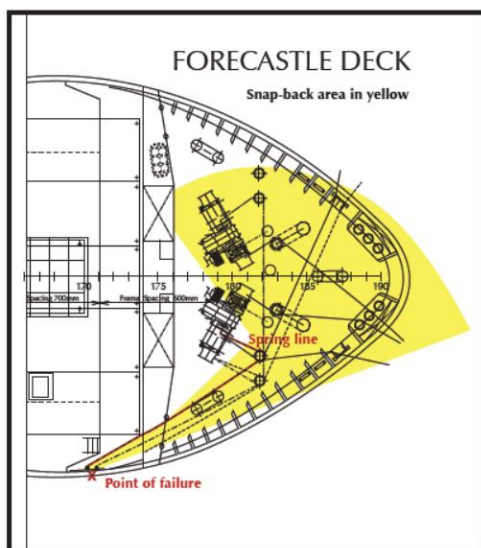


Bild 19 snapback zonerna i fören.

Största delen av allvarliga skador samt dödsoffer uppstår i olyckor då förtöjningstrossen brister av och träffar arbetaren på däck. Då trossen är spänd och den brister har den tillräckligt stark kraft att döda en person. Med spända förtöjningstrossar talar man om en snap back zone, vilket är ett imaginärt faroområde om trossen brister. På bilden syns snap back zonen av springtrossen. Då trossen går i en rak linje är farozonen smal längs med trossen. Om trossen går runt en pollare blir zonen genast mycket större. Då man har flera trossar fast och alla trossar har sina egna snap back zoner är det viktigt att veta var det är tryggt att stå. I princip borde hela förtöjningsområdet tänkas som en snap back zone.

Ett annat faroelement i förtöjningar är slingor i trossen på däck. Eftersom trossarna förvaras inrullade vill de oftast bli slingor då man drar ut trossen på däck. Ifall en person står i slingan då repet spänds har repet kraft att dra personen i slingan överbord eller mot pollare och andra maskiner på däck, vilket leder till allvarliga skador eller i värsta fall död. Bästa sättet att minska risken för olyckan är att vara medveten om risken samt se till var man står. Man bör ta bort slingor i trossen då man förbereder dem på däck för förtöjning. Dessutom bör praktikanter och oerfarna arbetaren informeras av möjliga risker och faror. (Bhattacharjee, 2021, oktober 30).

11 Ankring

Ibland uppstår det situationer då man måste ankra fartyget. Till exempel om det inte finns en plats i hamnen, ruttplanen ändras, det finns ingen lots tillgänglig, maskineriet går sönder eller om man väntar på bättre väder. Före man anländer till ankringsplatsen måste man göra vissa förberedelser för vinschen och kolla ankaren. Till först sätter man vinschen i gång. Efter det ser man ankarspelets broms fast samt kollar att kopplingen till ankarspelet är inkopplat. Till näst öppnar man kedjestopparen. Efter det sänker man ankaren ner till vattenytan med hjälp av vinschen. När allt detta är gjort informerar man kaptenen eller styrmannen på bryggan att allting är redo för ankring.

När man sänker ankaren, bör det finnas minst två personer i fören: matrosen som är ansvarig för att sänka ankaren samt en styrman som är i kontakt med kaptenen på bryggan och räknar hur mycket ankarkedja har gets ut. Längden av ankarkedjan mäts i schackel. En schackel är 90 foot eller 27,4 meter. Schackel längden är markerade på ankarkedjan med röda schackel samt repstumpar runt de målade schacklarna för att lätt kunna räkna hur många schacklar man sänkt ner. Ju längre man är i ankars desto längre ankarkedja används för att hålla fartyget på plats. Då jag varit med i ankringsoperationen har vi använt cirka 7 schackel.

När ankaren är vid vattenytan och det är dags att sänka ankaren ser man till att ankarspelets broms är fastspänd och sedan öppnar man kopplingen. Ankaren sänks med bromsen genom att sakta öppna den och när ankaren börjar sänkas för fort spänner man fast bromsen igen och fortsätter på samma sätt tills styrmannen säger att vi har gett ut tillräckligt med ankarkedja. Personerna som är med i ankringen bör använda skyddsutrustning. Han som opererar vid ankarspelet bör använda skyddsglasögon och hörselskydd, eftersom det sprättar rost från ankarspelet då man sänker ankaren. När man är klar fastspänner man bromsen ordentligt och sätter kedjestopparen på ankarkedjan. Kedjestopparen är avsedd att hålla vikten av ankarkedjan. När allting är klart och fast höjer man ännu dagssignalen i masten som varning för det andra fartygen att man är i ankars.

När det är dags att avgå från ankars sätter man på vinschen och sedan kopplar man fast kopplingen till ankarspelet och öppnar kedjestopparen. Efter det kan man öppna bromsen till ankarspelet och börja hissa upp ankaren med hjälp av vinschen. Personen som är i kontakt med kaptenen på bryggan ger information hur ankarkedjan går och befinner sig så att kaptenen kan styra fartyget och undvika att ankarkedjan går under fartyget. När ankaren är uppe sätter man igen fast ankarstopparen samt bromsen och sedan kopplar man loss ankarspelet. Till sist hissar man ner dagssignalen.

12 Vinterarbeten

Under vintertid, då temperaturen sjunker till minusgrader, gör man andra däckarbeten än på sommaren då det är varmare. Temperaturen behöver inte sjunka mycket under 0 grader för att allting ska täckas i is. Speciellt på ett litet fartyg med lågt fribord sprättar det mycket vatten på däck som sedan fryser fast. Främsta arbetsuppgifterna under vintertid är skottning av snö bort från däck samt borttagning av is. För snöskottning använder man spadar, snöskyfflar och snösläde. Snöarbeten görs på alla snöiga däcksytor samt ovan på lastrumsluckorna för att kunna öppnas i hamnen. Is å andra sidan slås bort med hjälp av plast eller gummihammare och släggor. Det är också vanligt att smälta isen på däck med hjälp av salt. Ställen där man går är speciellt viktiga att hålla isfria, till exempel trappor, men man försöker hinna ta bort det största över allt. Andra viktiga ställen är däcksmaskinerier så som luckkranen och förtöjningsvinscharna samt rälsen där luckkranen körs.



Det finns också försiktighetsåtgärder som bör göras på däck vid kallt väder. En av de viktigaste åtgärderna är att tömma vattenlinjer, så som färskvatten och brandlinjen, på däck efter användning och lämna ventilerna öppna. Glömmer man göra det, kommer vattenlinjerna att vara täppta och i värsta fall kan de spricka. Blir brandlinjen täppt, kan man inte använda brandslangarna i en eventuell brandsituation.

Bild 20 Is i fören av fartyget.

På vintern täcks förvinscharna med en presenning, vilket hindrar de viktigaste delarna i vinschen att täckas i is. Blir trossarna täckta i is eller fastfrusna i varandra är det ett stort arbete att få dem raka samt genom klyserna då det ska förtöjas. Under kallt väder måste man också komma ihåg att maskiner på däck ska startas i god tid före användning så att hydrauliska oljan i maskinen har tid att värma upp.

13 Portföljsammansättningsprocess och material

Kunskapen till föreliggande arbetet har jag fått ur studierna samt under praktik- och arbetstiden. Ytterligare har jag sökt information från nätet gällande lagstiftningen samt arbetssäkerheten. Jag har fått tillstånd av kaptenen att ta bilder för slutarbetet, men återanvändning av bilder i andra ändamål än i detta arbete är förbjudet.

14 Utvärdering, slutsatser och användbarhet

Skolan ger oss teoretiska färdigheter om arbetet på ett fartyg. Vi lär oss om olika lagstadgande och får bland annat information om arbetssäkerhet. Under skoltiden övar vi det som är obligatoriskt för alla som jobbar på ett fartyg: första hjälp och brandsäkerhet, men eftersom skolningen riktar sig till sjökaptensexamen är tyngdpunkten i de praktiska övningarna i navigationsrelaterade färdigheter. Innan första praktik på däck har man endast några korta kurser där man lär sig ytligt om användning av elektriska verktyg. Men för att kunna bli sjökaptent måste man ändå ha praktiserat på nästan alla avdelningar på ett fartyg.

Under den första 60 dagars praktikperioden är det meningen att man lär sig basuppgifterna till en däcksmän såsom städning, tvättning av lastrum, rostborttagning, målning osv. Det hur mycket man lär sig av däckarbetet beror på praktikplatsen och på en själv. Praktikplatsens uppgift är att instruera en hur man utför arbetet på ett tryggt och ordentligt sätt. Praktikplatsens uppgift är också att följa med inlärningsprocessen och lära nya arbetsuppgifter enligt praktikantens förmåga. För praktikanten gäller att vara öppet intresserad av att lära sig, att ha egen initiativ och rätt attityd för arbetet för att få ut det mesta av praktiktiden.

De vardagliga sysslorna var inget problem för mig, vilket jag senare märkte att inte var en självklarhet för alla. Dessutom hade jag erfarenhet av att använda olika slags verktyg från tidigare sommarjobb. Under min praktiktid hade jag också stor nytta av att ha en båtsman som ville lära mig en hel del utöver de vardagliga sysslorna, såsom svetsning till exempel. Men 60 dagar är ändå en relativt kort tid för att lära sig allting. Arbetsuppgifterna varierar under olika årstider. De olika fartygstyperna och lasset som fraktas för med sig olika slags rutiner. Rederierna kan ha egna principer gällande hur arbetet bör utföras, och dessa kan

avvika mycket från varandra. Allt detta betyder att inlärningsprocessen fortsätter ännu som vaktman/lättmatros.

Jag gjorde största delen av min praktik för samma rederi och på samma typs fartyg. De dagliga rutinerna blev snabbt bekanta, och även om jag praktiserade på rederiets olika fartyg hade jag nytta av det som jag lärt mig från förra fartyget för att de var så lika. Efter att ha praktiserat ytterligare 60 dagar i maskin fick jag vaktmans behörighet både på däck och i maskin. Min första stadigvarande tjänst som lättmatros fick jag hos samma rederi som jag praktiserat för.

Det första arbetet som lättmatros kändes speciellt krävande och utmanande på grund av att jag var enda däcksmannen på fartyget. Nu var det min uppgift att självständigt kunna utföra de arbeten som överstyrmannen gav. Fartyget var nytt och jag hade själv en hel del att lära mig: hur det töjs, lastas och lossas, hur alla lastluckor och kranar fungerar osv. Till först kände jag mig osäker, men tack vare de hjälpsamma arbetskollegorna – andre styrman och överstyrman - lärde jag mig fort de nya rutinerna och blev säkrare med att utföra mitt eget arbete.

Likaså var det nu min uppgift att lära nya praktikanter på däck, och kunde konstatera att det inte heller var så lätt att fungera som handledare och arbetsledare. Man kunde inte ta för givet att alla praktikanter klarar av de vardagliga sysslorna såsom sopning till exempel. För en del fick man lära mer, men ändå skulle det dagliga arbetet vara gjort inom viss tid. Plötsligt märkte jag också att jag även fick skola praktikanter om hur man över huvud taget fungerar i arbetslivet: förklara om arbetstider och pauser till exempel.

Allt detta var lärorikt, men kändes till en början för ansvarsfullt för en lättmatros. Mitt arbete blev en aning lättare, när fartyget såldes fem månader efter att jag hade börjat arbeta där. Jag blev skickad till ett annat fartyg som var en aning större och nu behövde jag inte längre vara den enda däcksmannen på fartyget, utan jobbade under en matros.

Syftet med detta arbete var att dokumentera vad jag har lärt mig under min skol-, praktik- och arbetstid. Den teoretiska kunskapen om arbetet ombord, som vi får via skolningen, är omfattande, men det mesta lär man sig först då man utför arbetet i praktiken. Man växer i sin yrkesroll under arbetstidens gång.

Målet var att det föreliggande arbetet skulle kunna användas som allmän introduktions- och handledningsmaterial för personer som kommer första gången på praktik ombord. Dokumentationen är en allmän introduktion till de olika arbetsuppgifterna på däck och ger en bild av vad som hör till en lättmatros/matros arbetsuppgifter. De mer specifika instruktionerna i detta arbete kan utnyttjas till skolning endast på de fartyg som jag arbetat på, eftersom däckspersonalens arbetsuppgifter kan variera beroende på fartygstypen och storleken. Det är också värt att notera att sättet som jag blev lärd att utföra vissa arbeten nödvändigtvis inte är det enda rätta sättet och att en annan person på ett annat fartyg med stor sannolikhet lär arbetet på ett annorlunda sätt.

15 Källförteckning

Traficom, 2022, Sjöfartsbehörigheter. Hämtat 04.05.2022 från

<https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/sjofartsbehorigheter>

Traficom, 2022, Specialbehörigheter inom sjöfart. Hämtat 04.05.2022 från

<https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/specialbehorigheter-inom-sjofart>

Finlex, 2019, Lag om tillsyn över fartygssäkerheten. Hämtat 04.05.2022 från

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1995/19950370>

Finlex, 2021, Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Hämtat 04.05.2022 från

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2009/20091687>

Arbetskyddscentralen, 2022, Arbetssäkerhet till sjöss. Hämtat 04.05.2022 från

https://ttk.fi/sv/publikationer/ladda_ner_publikationer/arbetsakerhet_till_sjoss

Bhattacharjee, S. (2021, Oktober 30), Avoiding “Death Traps on Ships” [Blog]. Hämtat 19.04.2022

<https://www.marineinsight.com/marine-safety/avoiding-death-traps-on-ships-understanding-dangers-of-mooring-operation/>

16 Bildkällor

<https://www.marinestoreguide.com/pneumatic-jet-chisel-product/> Hämtat 04.05.2022

<https://www.makitatools.com/products/tools/corded/grinding-sanding-and-polishing/angle-grinders> Hämtat 04.05.2022

<https://pilotladdersafety.com/wp-content/uploads/2020/05/Schermafdruk-2020-05-25-11.12.29.png> Hämtat 04.05.2022

<https://safety4sea.com/the-continued-dangers-of-snap-back-zones/> Hämtat 04.05.2022

17 Bilagor

<https://www.langhship.fi/ms-hjordis> Hämtat 12.05.2022

https://www.primas.fi/wp-content/uploads/2019/12/PrimaViking_pocketplan_vers2019.pdf
12.05.2022

https://www.primas.fi/wp-content/uploads/2019/03/PrimaCelina_pocketplan_vers2015.pdf
Hämtat 12.05.2022

https://www.primas.fi/wp-content/uploads/2021/10/PrimaKing_pocketplan_vers2021.pdf
Hämtat 12.05.2022