

# Uppdatering av den interna säkerhetsutbildningen på rederi AB ECKERÖ

Uppbyggnad av introduktion för nyanställda i  
Shipgazmodul, uppdatering av Document of  
evidence och crowd and crisis management

Pontus Bengts

Examensarbete för sjökaptens (YH)-examen

Utbildning i sjöfart Åbo 2019



## EXAMENSARBETE

Författare: Pontus Bengts

Utbildning och ort: Utbildning i sjöfart - Åbo

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten

Handledare: Ritva Lindell

**Titel: Uppdatering av den interna säkerhetsutbildningen på Rederi AB Eckerö**

---

Datum 26/2 -19

Sidantal 29

Bilagor

---

### Abstrakt

Fartygspersonal har ett ansvar för fartygets, sin egen och passagerarnas säkerhet. Övningar anordnas regelbundet för att ge besättningen träning i kunskap om säkerhetsfrågor.

Det här examensarbetet går ut på att bygga upp ett nytt system för nyanställda, ett system som lämpar sig bättre mot det förra där jag vill att ny personal skall inneha högre säkerhetskunskaper från dag 1.

Kurserna är uppbyggda i Shipgaz kursprogram och finns även publicerade på samma sida.

Kurserna är uppdelade i en allmän utbildning som inte är fartygsspecifik, sedan en fartygsspecifik för Eckerö eller Birka samt en crowd and crisis management kurs. När den nyanställde kommer ombord för första gången på respektive fartyg fortgår utbildningen där man lär känna fartyget, och får se säkerhetsutrustningen på riktigt.

Jag har även tagit fram en ny checklista för document of evidence som lämpar sig bättre och går hand i hand med transportstyrelsens nya document of evidence som vi skall använda oss av.

Syftet med arbetet är att förbättra säkerhetskunskaperna för nyanställd personal, där man redan före man kommer ombord har genomgått 3 olika kurser via en hemsida. Detta underlättar även för befälen ombord, där man plockar bort en arbetsbörda, som är tidskrävande speciellt på sommarmånaderna när det är mycket personal i omlopp.

---

Språk: Svenska  
lärande, utbildning

Nyckelord: Säkerhet, kompetens, kunskap,

---

## **BACHELOR`S THESIS**

Author: Pontus Bengts

Degree Programme: Utbildning i sjöfart - Åbo

Specialization: Master Mariners Programme

Supervisors: Ritva Lindell

**Titel: Uppdatering av den interna säkerhetsutbildningen på Rederi AB Eckerö**

---

Date 26/2 -19 Number of pages 29

Appendices

---

### **Summary**

Ship personnel have a responsibility for the safety of the ship, its own and the passengers. Exercises are organized regularly to give the crew training in knowledge of safety issues.

This thesis is about building a new system for new employees, a system that is better suited to the former where I want new staff to possess higher safety knowledge from day one. The courses are structured in Shipgaz course programs and are also published on the same page.

The courses are divided into a general education that is not ship-specific, then a vessel-specific for Eckerö or Birka as well as a crowd and crisis management course. When the new employee comes on board for the first time on each vessel, the training continues where you get to know the ship, and get to see the safety equipment for real.

I have also developed a new checklist for document of evidence that is better suited and goes hand in hand with the Transport Agency's new document of evidence that we will use.

The purpose of the work is to improve the safety knowledge for newly recruited staff, where you have already undergone 3 different courses via a website before you come aboard.

This also facilitates the commanders on board, where one removes a workload, which is time consuming especially in the summer months when there is a lot of staff in circulation.

---

Language: Swedish    Key words: Safety, competence, knowledge, learning, training

---

## Innehåll

1	Inledning.....	5
1.1	Syfte.....	6
1.2	Problemformulering.....	6
1.3	Avgränsning.....	6
1.4	Metod.....	6
1.5	Utbildningshandbok.....	7
1.6	Anställning och introduktion.....	7
1.7	Övningar.....	8
2	Krispsykologi.....	8
2.1	Kunskap, kompetens, erfarenhet och inläring.....	10
2.1.1	Kunskap.....	10
2.1.2	Kompetens.....	11
2.1.3	Erfarenhet.....	11
2.1.4	Inläring.....	11
3	Regelverk och styrande organ.....	12
3.1.1	International Maritime Organization (IMO).....	12
3.1.2	Safety Of Life At Sea (SOLAS).....	12
3.1.3	Maritime Safety Committee (MSC).....	13
3.1.4	Standards of Training, Certification and Watch keeping for seafarers (STCW) 13	
3.1.5	International Safety Management (ISM).....	13
3.1.6	Transportstyrelsen.....	14
3.2	Shipgaz.....	14
4	Utbildning.....	15
4.1	Däck och maskinbehörighet (TSFS 2011:116).....	15
4.2	Sjöfartsskyddscertifikat.....	15
4.3	Förtroghetsutbildningar.....	16
4.3.1	Allmän förtroghetsutbildning.....	17
4.3.2	Sjöfartsskydd.....	17
4.3.3	Passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.....	18
4.3.4	Överlevnadsteknik.....	19
4.3.5	Brandskydd.....	20
4.3.6	Första hjälpen.....	21
4.3.7	Personlig säkerhet och socialt ansvar.....	22
4.4	Fullständig basic safety.....	23
4.4.1	Övriga kurser.....	24
5	Document of evidence.....	24

5.1	Checklista för document of evidence.....	27
6	Handlingsplan för nyanställda på M/S Eckerö.....	29
7	Resultat.....	30
8	Sammanfattning.....	30
9	Källförteckning.....	31

## 1 Inledning

Rederiaktiebolaget Eckerö har sedan 1960 talet bedrivit bil- och passagerartrafik på Ålands hav under marknadsföringsnamnet Eckerö Linjen. Bolaget består idag även av fyra andra dotterbolag, Eckerö Line, Birka Cruises, Eckerö Shipping samt Williams buss och har cirka 1200 anställda. Genom att följa internationella och nationella regler, lagar, förordningar och rekommendationer samt träna och utbilda ombordpersonalen för åtgärder vid en nödsituation och se till att med goda säkerhetsrutiner förebygga olyckor är Rederiaktiebolaget Eckerös policy att bedriva passagerar- och lastfartygstrafik på ett säkert och miljövänligt sätt.

M/S Eckerö har utrustats med tre livbåtar som vardera har kapacitet på 150 personer. Två snabbgående räddningsbåtar som vardera rymmer 10 personer samt fyra Marine evacuation system (MES) stationer, stationerna har en sammanlagd kapacitet på 1720 personer. MES-stationerna som är placerade två på varje sida om fartyget är utformade för att snabbt kunna evakuera personer till livflottar.

Säkerhetsorganisationen finns till för att säkerställa att fartygets drift sker på ett säkert och miljövänligt sätt samt att ge beredskap för att hantera och begränsa skador på människor, miljö och egendom om en olycka inträffar. Befälhavaren är säkerhetschef ombord och har huvudansvaret för att se till att organisationen fungerar. Denne skall med hjälp av fartygets övriga befäl och avdelningschefer arbeta för att besättningen motiveras till att arbeta med en hög säkerhets- och miljömedvetenhet. Befälhavaren har rätten att avbryta, ställa in eller omdirigera en resa om denne anser att fartygets säkerhet inte kan garanteras. Rederiets landbaserade säkerhetsorganisation skall finnas som stöd i arbetet med säkerheten.

Samtliga i besättningen har en uppgift i säkerhetsorganisationen och alla har ansvar att veta sin uppgift.

Alla mönstrade besättningsmedlemmar har tilldelats ett säkerhetsnummer, alarmlistan specificerar vilken/vilka uppgifter, vilken samlingsstation och räddningsstation det olika säkerhetsnumren innefattar. Varje gång en besättningsmedlem mönstrar på skall denna anmäla sig hos personalpursern för att erhålla ett säkerhetskort. Säkerhetskortet är direkt kopplat till alarmlistan och det anger det individuella säkerhetsnumret. Kortet är personligt under arbetspasset och lämnas tillbaka till pursern då passet avslutas. Samma rutin skall

upprepas nästa gång man kommer ombord men man kan då tilldelas ett annat säkerhetskort.

## **1.1 Syfte**

Syftet med detta arbete är att förbättra säkerhetskunskaperna ombord. Minska arbetsbördan för befälet och undvika olyckor till sjöss.

## **1.2 Problemformulering**

Arbetsbördan på däcksbefälen ökar i takt med nya regler och lagar som tillkommer, som däcksbefäl idag går mycket tid åt vid skrivbordet, där pappersarbetet är gediget. Med hjälp av datorer försöker man dock alltid hitta bättre lösningar, där man en gång gör något större arbete för att sedan kunna distribuera det åt avsedda personer. På så sätt behöver man inte närvara fysiskt själv varje gång, som i det här fallet, introducera ny personal.

I det här arbetet förklarar jag hur vi har valde att lösa det på Eckerö.

## **1.3 Avgränsning**

Arbetet begränsar sig till svenska lagar och regler, eftersom passagerarfärjorna inom rederiet är svenskflaggade. Dom internationella publiceringarna som nämns gäller givetvis hela världen.

## **1.4 Metod**

Arbetet startade efter förfrågning från kontoret. Metodval bestämdes efter möte med direktören för drift, säkerhetschefen samt personal direktören. Rederiet har använt sig en längre tid av Shipgaz som plattform för några enstaka kurser, detta skulle nu utvecklas.

Efter 9 år inom rederiet har jag själv en hög kunskap om hur det fungerar i dagsläget ombord, som nämnts tidigare var det ett tidskrävande arbete som kunde göras effektivare och smidigare. Efter att jag bekantat mig med kursbyggnadsprogrammet på Shipgaz inleddes arbetet med att dela upp den befintliga delen av introduktionen i delar som kunde göras hemma själv på en dator, samt det som måste ske ombord fysiskt. Via transportstyrelsens publikationer kontrollerades vad som är godkänt och rekommenderas. Jag hade även en tät dialog med befälhavarna ombord och säkerhetschefen iland.

## 1.5 Utbildningshandbok

Alla fartyg skall ha en utbildningshandbok. Denna skall på enklast möjliga sätt informera och instruera läsaren om fartygets säkerhetsutrustning och arrangemang. Boken skall behandla bl.a tillvägagångssätt och alarmering vid upptäckande av något som avviker från den normala säkerheten samt informera om vilka uppgifter som hör till de olika säkerhetsnumren samt brand- och livräddningsutrustningen ombord, vad som finns och hur denna används på ett korrekt sätt.

I inledningen av M/S Eckerös utbildningshandbok uppmanas läsaren att noggrant studera anvisningarna samt påminner denne om sin skyldighet att känna till sina säkerhetsuppgifter. Ombord finns utbildningshandboken på bryggan och i mässen så den finns tillgänglig för hela besättningen. Den får inte avlägsnas från sin plats permanent, men utlåning över en natt tillåts. Genom signatur på framsidan kvitterar besättningsmedlemmen att utbildningshandboken lästs.

## 1.6 Anställning och introduktion

Rekrytering till fartyget sker via sjöpersonalavdelningen iland eller av personalpursern ombord. Eckerölinjen förutsätter att den sökande är minst 18 år fyllda och besitter kunskaper i svenska, eftersom detta är fartygets arbetspråk, samt har ett giltigt sjömansläkarintyg. Inom serviceavdelningen krävs lämplig utbildning, inom däck- och maskinavdelningen krävs giltigt behörighetsbrev och certifikat.

På M/S Eckerö leds den inledande introduktionen av personalpursern som skickar ut via email en länk till Shipgaz kurssida, där den sökande kan påbörja sin utbildning. Innan ett arbetsavtal signeras kontrollerar personalpursern att den sökande har genomgått utbildningarna som krävs samt behörigheter, certifikat och läkarintyg. Arbetsplatsintroduktion leds av respektive avdelningschef, den resterande fartygsspecifika förtroghetsutbildningen leds av fartygsvärden eller 2-styrman. Introduktionen har en giltighetstid på fem år, innan dess skall den anställde genomgå denna på nytt. Säsongsanställdas introduktion är giltig ett år.



## 1.7 Övningar

Ombord på M/S Eckerö anordnas säkerhetsövningar med syfte att säkerställa att samtliga anställda ombord kan sina säkerhetsuppgifter och kan utföra dessa under alla tänkbara förhållanden. Övningarna ombord anordnas efter ett bestämt schema, som t.ex. livflotts- eller livbåtsövningar, brandövningar och utrymningsövningar i enlighet med SOLAS, kap III, regel 30, minst en gång i veckan. I regeln stipuleras även krav på antalet övningar en ombordanställd måste delta i per år.

Övningsledaren ansvarar för att övningschemat följs och att information om övningarna finns synliga på anslagstavlorna i mässen. Övningsledaren för en rapport som skall innehålla deltagarnas namn, vad övningen behandlat samt eventuella fel och brister under övningen. Övningsrapporten förs in i fartygets dataprogram och originalet arkiveras.

## 2 Krispsykologi

Det är av yttersta vikt att försöka kartlägga människors beteende vid nödsituationer, för att på bästa sätt kunna leda dem på ett säkert sätt. (Poole and Springett 1998).

Enligt Dyregrov (2002) agerar de flesta människor ändamålsenligt i en nödsituation. Men cirka 10-15 % av personer som befinner sig i en nödsituation kan drabbas av följande:

- Minskad uppmärksamhet
- Svårigheter att fokusera
- Försämrat samspel med andra
- Minskat omdöme

Dessa reaktioner kännetecknar ett "icke-ändamålsenligt beteende". Beteendet delas in i överreaktioner och underreaktioner. Överreaktioner visar sig som hysteri eller panik: "*När en enskild individs beteende hindrar eller minskar andras möjligheter att rädda sig ur en livshotande situation*" (Dyregrov 2002, ss17-18).

Panik uppstår som en följd av att det inblandade känner att det svävar i livsfara, möjlighet att undkomma finns men denna kommer snabbt att minska. Panik kan vara "smittsam" så det är viktigt att dessa tas omhand omgående genom att skilja dem från människor som inte

har panik, så att det inte sprids, ge mänsklig närhet, hålla om dem, prata med dem och använda en tydlig och bestämd ton. (Dyregrov, 2002, s19).

Tydlig information i ett tidigt skede är ett bra sätt att förebygga att panik uppstår, fortlöpande information, även om denna inte är av högt värde, bibehåller också de inblandades lugn. Underreaktioner i form av apati eller förlamning kan uppstå för vissa människor i nödsituationer. (Dyregrov, 2002, s19).

Förnekelse och tankar som ”detta händer inte” är förknippade med denna reaktion. Människor som reagerar på detta sätt blir paralyserade och visar inte några tecken på att försöka ta sig till säkerhet. Dessa människor behöver få tydliga order för att agera, men att fysiskt ledas till säkerhet är det enda sättet för vissa att klara sig (Dyregrov 2002, s20).

I nödsituationer agerar det flesta människor efter tidigare upplevelser och erfarenheter istället för att agera flexibelt. Det har visat sig vara väldigt svårt att komma på nya och bättre lösningar. Istället för att söka sig mot närmaste nödutgång kan människor välja att gå åt motsatt håll, för att det är den väg de känner till och använt sig av tidigare.

Ändamålsenligt beteende uppträder hos dem som bl.a. accepterat situationen, använder sig av tillgänglig information, bibehåller lugnet och agerar konstruktivt (Poole & Springett 1998, s10).

Utbildning träning och erfarenhet är vad som formar det optimala beteendet för att hantera nödsituationer. Dessa faktorer saknar det flesta passagerarna, besättningen har genom övningarna ombord givits detta. I nödsituationer följer människor gärna personer som uppfattas som ledare. Ledarskap handlar om att individer låter sig ledas av en person som det anser ändamålsenlig för att föra dem mot olika mål. Ledaren har tilldelats sin position av sina medarbetare.

Genom kunskap, visioner, intentioner och sociala egenskaper motiverar och inspirerar ledaren sina medarbetare till att arbeta mot målet (Malten, 2000 ss22-23). Om informationen och ledarskapet från besättningens sida är lågt kan det hända att någon bland passagerarna tar ledningen. Denna individ saknar den kunskap som besättningen har och kan därmed vilseleda människor.

## 2.1 Kunskap, kompetens, erfarenhet och inläring

Förståelse för kunskap, kompetens, erfarenhet och inläring är viktig då det kommer till dessa faktorer i förhållande till säkerhetskunskaper. Nedan följer en kort introduktion till begreppen. (Malten, 2003 ).

### 2.1.1 Kunskap

Kunskap är information som är mottagen och bearbetad av mottagaren. Kunskap kommer i olika former och dimensioner. Det finns flertalet olika sätt att förklara begreppet t ex genom de fyra kunskapsformerna (Malten, 2003, s32)

*Faktakunskap* är mätbar. Regler system och data tillhör denna kategori. Denna kunskap är oftast inte användbar rent praktiskt. Den är vanlig i skolan och stora delar av kunskapen försvinner snabbt efter att proven är avlagda. Frågan ”vad” är central.

*Förståelsekunskap* ger förlåtelse för innebörd och mening av *faktakunskapen* och förmåga att se en helhet, resonera och tänka kring ett område. Med hjälp av tidigare kunskap och erfarenhet kan egna slutsatser dras. ”varför” är bra uttryck för denna kunskapsform.

*Färdighetskunskap* är praktiskt kunskap, hit hör t ex att köra bil, dansa och cykla. Denna kunskap kan efter mycket övning ske nästan automatiskt så som motoriska färdigheter. ”göra” sammanfattar denna kunskap.

*Förtrogenhetskunskap* är ”osynlig” och hänger ihop med sinnena. ”anar och känner på sig” beskriver denna kunskapsform. Denna kan göras synlig genom reflektion av intryck och uttrycka den med ord.

Arne Malten sammanfattar i boken *Pedagogiska frågeställningar*, begreppet genom att säga ”kunskap är allt som ger mig beredskap för framtiden”. (Malten, 2003, ss32-33).

### 2.1.2 Kompetens

Kompetens kännetecknas av stor samlad kunskap inom ett yrkes- eller ämnesområde som inte bara behärskas utan även kan tillämpas på ett sådant sätt att en situations krav kan uppfyllas även under oförutsägbara händelser (Illeris, 2007, s4).

### 2.1.3 Erfarenhet

Långtidsminnet har stor betydelse för inläring och att befästa kunskap. Det är långtidsminnet som möjliggör erfarenhet. Långtidsminnet för att upplevelser och händelser sen tidigare kan plockas fram och jämföras då liknande situationer uppstår.

Upplevelser och erfarenheter sker hela tiden, men för att erfarenheterna ska fungera som ett hjälpande verktyg i framtida situationer behöver händelser och upplevelser inte bara observeras utan även aktivt bearbetas.

Inom empiristiska pedagogiken anses erfarenhet vara grunden för inläring, där kunskap som observeras och bearbetas prövas mot tidigare erfarenheter och fastställer dess giltighet. (Stensmo, 2007, s65).

### 2.1.4 Inläring

*Övning ger färdighet* heter det, men om intresse för det som undervisas saknas kommer upprepning inte att säkerställa att informationen fastnar i långtidsminnet. Människor minns bäst inom sitt intresseområde, eftersom intresse ger motivation. Motivation kan beskrivas som den drivkraft som formar ett beteende, vilket strävar efter att uppnå de mål som finns. Detta är en avgörande faktor för inläringen och för vad som stannar i minnet.

Motivationen blir starkare då en känsla av delaktighet och ansvar finns, men då något framstår irrelevant eller svårbegripligt försvagas den. Inläring som sker aktivt, där en teori testas praktiskt gör att den stannar i minnet längre.

Undersökningar som gjorts för att ta reda på hur snabbt människor i regel glömmer saker som lärts in, visar att det mesta glöms bort omedelbart efter inläringen. Efterhand glöms mindre och mindre. Genom repetition förlängs minnet av det som lärts in, men om tidigare känt material som repeteras inte varierar sjunker intresset och därmed motivationen. (Levihn&Christerson, 2000, ss20-22).

### **3 Regelverk och styrande organ**

I detta kapitel beskrivs kort det högsta beslutande organet för sjösäkerheten samt det regelverk och förordningar som styr säkerheten ombord på passagerarfartyg.

#### **3.1.1 International Maritime Organization (IMO)**

IMO är ett internationellt organ som grundades av förenta nationerna 1948. IMO:s mål är att förbättra sjösäkerheten och genom detta förebygga personskador och förlust av människoliv, samt att minska de föroreningar sjöfarten orsakar. Organisationen har sina rötter från mitten av 1800-talet då ett flertal länder pga olyckor började anse att man skulle skapa ett internationellt sjöfartsorgan. Detta organ skulle genom stiftande av olika lagar och regler förbättra säkerheten till sjöss (IMO, 2011a).

I juni 2010 godkändes stora förändringar av konventionen och koden, förbättrade standardiseringar för utbildning, certifiering och vakthållning för sjöfolk implementerades (STCW). Dessa ändringar, som kallas ”Manila-ändringarna i STCW-konventionen och koden”, trädde i kraft den 1 januari 2012 och är den första stora revisionen sedan konventionen och koden uppdaterades 1995.

#### **3.1.2 Safety Of Life At Sea (SOLAS)**

SOLAS är ett regelverk som innefattar säkerhetsminimikraven gällande fartygs konstruktion och utrustning som måste uppfyllas för att få segla. Efter RMS Titanics förlisning 1912, som krävde över 1500 människoliv, kom kraven på att säkerheten skulle förbättras drastiskt. Detta var startskottet till SOLAS-konventionen. Den första versionen av SOLAS gavs ut 1914, men allt eftersom ny kunskap och nya erfarenheter uppkommit har man genom godkännande från medlemsländerna ersatt gamla versioner med nya. SOLAS innehåller 12 kapitel. Senaste versionen kom 1974, denna kompletteras allt eftersom nya fakta kommer fram.

Flaggstaten ansvarar för att fartyg under deras flagg följer reglerna och certifierar fartygen om de uppfyller dessa. Flaggstatskontroll är ett tillvägagångssätt för att kontrollera att fartygen uppfyller kraven (IMO, 2011b).

### **3.1.3 Maritime Safety Committee (MSC)**

MSC är en underkommitté till IMO som består av samma medlemsländer. Denna kommitté behandlar frågor gällande navigationsutrustning på bryggan, hur fartyg konstrueras och bemannas, farligt gods mm. Man arbetar även med frågor angående säkerheten som används till hjälp för utveckling av SOLAS (IMO, 2011d)

### **3.1.4 Standards of Training, Certification and Watch keeping for seafarers (STCW)**

STCW är från 1978 och trädde i kraft 1984. Konventionen skapades för att sätta en internationell standard för kraven på utbildning och certifiering gällande sjöpersonal. 1995 reviderades den bland annat efter olyckor som M/S Scandinavian Star och M/S Estonia. 2010 skedde ytterligare revideringar, främst till följd av elektronisk navigationsutrustning som tillkommit och där kraven på kunskap behövde definieras. Konventionen stipulerar de minimikrav som ställs på en besättnings säkerhetsutbildning (IMO, 2011c).

STCW består av två delar, del A är obligatorisk medan del B består av rekommendationer. En av de mest grundläggande delarna i STCW är regel VI/1.1–1.4 i del A, som behandlar *Basic Training*. Denna utbildning är ett krav för alla som skall arbeta till sjöss. Syftet med utbildningen är att ge alla i fartygets ombord-organisation grundläggande kunskaper om säkerhet. Utbildningen består av fyra delar: övergivande av fartyg, brandbekämpning, grundläggande första hjälpen samt personlig säkerhet och socialt ansvar (STCW Code, Part: A Chapter VI/1-2.2).

### **3.1.5 International Safety Management (ISM)**

Detta är ett kvalitetsledningssystem utvecklat för sjöfarten. I ISM-koden ingår SMS (Safe Management System) som finns för att skapa en internationell standard för hur fartygsmanualer angående säkerhetssystem, allmän drift och förebyggande av miljöutsläpp skall utformas. I manualen finns de olika befattningarnas arbetsrutiner och den beskriver hur olika arbeten skall utföras. Instruktionerna skall leda till att arbetet utförs på säkrast möjliga sätt, förhindra att olyckor uppkommer samt att regler efterföljs. Checklistor är ett sätt för att se till att alla dessa olika kriterier uppfylls (IMO, 2011e).

### 3.1.6 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är en myndighet direkt under svenska regeringen. Myndigheten arbetar med trafiksäkerheten genom att utarbeta regler, utfärda tillstånd och genomföra inspektioner med ansvarsområde: väg, sjöfart, luftfart och järnväg. Inom sjöfarten ansvarar transportstyrelsen för fartyg med svensk flagg och fartyg som befinner sig på svenskt territorialvatten. Myndigheten kontrollerar att internationella och nationella regler, lagar och förordningar efterföljs. Denna kontroll sker i form av besiktningar, inspektioner och hamnstatskontroller (Transportstyrelsen, 2012a).

## 3.2 Shipgaz

Shipgaz är ett bolag som driver en hemsida, där man kan bygga sina egna kurser, Shipgaz själva kan även dom hjälpa till samt göra egna kurser som man mot en avgift får använda sig av. Deras uppdrag är att erbjuda ett system som enkelt kan administreras, kostnadseffektivt och enkelt för användaren, och är alltid tillgängligt. Lösningen var en tjänst online där certifikatet skulle utfärdas omedelbart efter avslutad kurs och skickas till användaren inom några sekunder. Det här var någonting nytt som inte funnits inom branschen förut. I början erbjöds endast en is navigationskurs och en säkerhets kurs för ansvariga ombord, idag har dom ett mycket brett kursbibliotek och är godkända av DNV och flera sjöfartsförvaltningar.

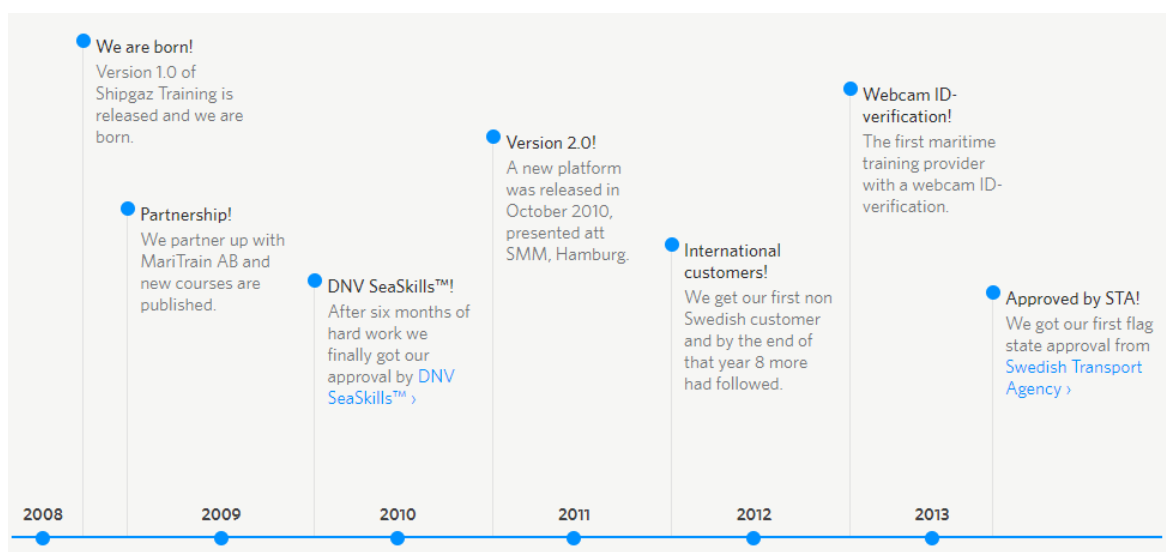


Bild 1. Bilden är från Shipgaz hemsida och beskriver deras uppnådda mål genom åren.

## 4 Utbildning

Nedan följer en beskrivning av den säkerhetsutbildning som fartygspersonalen måste genomgå, samt den utbildning som krävs för att vara behörig till de olika avdelningarna.

### 4.1 Däck och maskinbehörighet (TSFS 2011:116)

Ombord på passagerarfartyg finns det olika avdelningar: däck, maskin samt service. Till däcksavdelningen räknas b.l.a. befälhavare, styrmän och matrosar. Till maskinavdelningen hör tekniskchef, maskinister, motormän och elektriker. Serviceavdelningen innefattar bl.a. intendent, butiksbiträden, lagerbiträden, kockar, servitörer, städare, kryssningsvärdar m.fl.

För att arbeta på däck- eller maskinavdelningen som matros eller motorman, ansöks om behörighet från transportstyrelsen. Vid ansökan till matros krävs det antingen 18 månaders sjötid som jungman, en position som inte kräver någon utbildning eller intyg om 12 månaders däcktjänstgöring och betyg från avklarad matrosutbildning som måste vara godkänd av transportstyrelsen (transportstyrelsen, 2011a).

Motormansbehörigheten kräver 18 månaders maskinrumstjänstgöring på fartyg med minst 400 KW maskinstyrka, alternativt avklarad och godkänd motormansutbildning där ett av kraven är minst 60 dagars handledd praktik i maskinrum (transportstyrelsen, 2011b). I dessa båda utbildningar, som godkänts av transportstyrelsen, ingår *basic training*, men kraven är mer omfattande än för den som ges till dem som arbetar inom serviceavdelningen. De studerande ges utbildning *överlevnadsteknik* (i stora delar likt livbåtsmannakursen), *brandbekämpning* där det studerande informeras om brand, släckningssystem, släckmetoder, släckning och rökdykning skall genomföras. *Första hjälpen* har som mål att ge den studerande träning och kunskap för att kunna vidta rätt åtgärder vid olycksfall eller sjukdomsfall och i *personlig säkerhet och socialt ansvarskursen* informeras de studerande om b.l.a. arbetsskydd, mänskliga relationer ombord och trötthet (transportstyrelsen, 2011c).



## 4.2 Sjöfartsskyddscertifikat

Den 1 januari 2014 implementerades bestämmelser angående certifikat för de som skall tjänstgöra på ett fartyg där krav finns om sjöfartsskydd (ISPS). Kravet gäller sjöfartsskydd för övrig sjöpersonal utöver de som finns idag, den skyddsansvarige ombord (SSO).

De nya certifikaten som det kommer att vara obegränsad giltighetstid på, krävs från och med 1 januari 2014 och är:

- Certifikat för grundläggande sjöfartsskyddsskyddsutbildning.
- Certifikat för sjöpersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter.

Certifikat för grundläggande sjöfartsskyddsutbildning ska innehas av all personal ombord på fartyg som omfattas av kraven om sjöfartsskydd.

Certifikat för sjöpersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter ska innehas av sjöpersonal med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter, vilka framgår av fartygets säkerhetsplan.

Dessa certifikat kan endast utfärdas av en transportstyrelsen godkänd enhet.

## 4.3 Förtrogenhetsutbildningar

Alla nyanställda ombord skall genomgå en allmän förtrogenhetsutbildning samt en fartygsspecifik utbildning. Den fartygsspecifika är uppdelad i två delar, där den första utbildningen sker före man kommer ombord, via Shipgaz hemsida där jag byggt kursen. Det samma gäller stora delar av den allmänna förtrogenhetsutbildningen. När man sedan



Intern basic safety

PUBLISHED

Edited by Pontus Nils Juliu Bengts  
Less than a minute ago



M/S Eckerö  
Förtrogenhetsutbildning

PUBLISHED

Edited by Pontus Nils Juliu Bengts  
About 2 months ago



kommer ombord fortsätter den fartygsspecifika utbildningen där man bekantar sig med fartyget samt dess säkerhets- och livräddningsutrustning.

*Bild 2. Egen från Shipgaz kurssida. Framsida av kursen.*

*Bild 3. Egen från Shipgaz, Eckerö.*

#### **4.3.1 Allmän förtroghetsutbildning**

I utbildningen skall följande ingå:

- Man skall kunna på ett professionellt sätt kommunicera med annan personal ombord gällande säkerhetsfrågor samt förstå säkerhetsinformation, där tecken, symboler och larmsignaler ingår.
- Man skall känna till åtgärder som krävs när någon faller över bord, brand eller rök upptäcks samt känna till sina uppgifter när brand eller övergivande av fartyget alarm ljuder.
- Det ställs även krav på att man måste kunna lokalisera räddningsvästar samt använda dessa. Var mönstringsstationer samt livräddningsstationer är placerade. Hur man utlöser alarm, agerar vid en olycka innan medicinsk personal anländer, samt känna till hur man handhar brand- och vattentätadörrar.

#### **4.3.2 Sjöfartsskydd**

Bakgrunden till nya regler gällande sjöfartsskyddet är flera, b.la händelsen den 11 september 2001 i New York där två flygplan kapades och användes för att köras in i World trade center, som senare rasade. Det var främst USA och Storbritannien som var pådrivande för skärpta regler.

Det hela gick snabbare allt eftersom flera tillbud skedde, där man b.la har hittat en al-Qaida misstänkt person gömd i en container på väg mot Kanada på hösten 2001. Det sprängdes även en fransk oljetanker utan Jemen av samma terrorgrupp hösten 2002. Även flera hot samt händelser under samma år bidrog till att det nya regelverket, ISPS-koden antogs den 12 december 2002.

Förtroghetsutbildningen gällande sjöfartsskydd skall innehålla information om hur man agerar vid sjöfartsskyddsrelaterade situationer. Vid dessa situationer skall man veta hur

man rapporterar tillbud, såsom väpnade hot och attacker. Man skall även känna till vilka åtgärder som skall vidtas.

### 4.3.3 Passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet

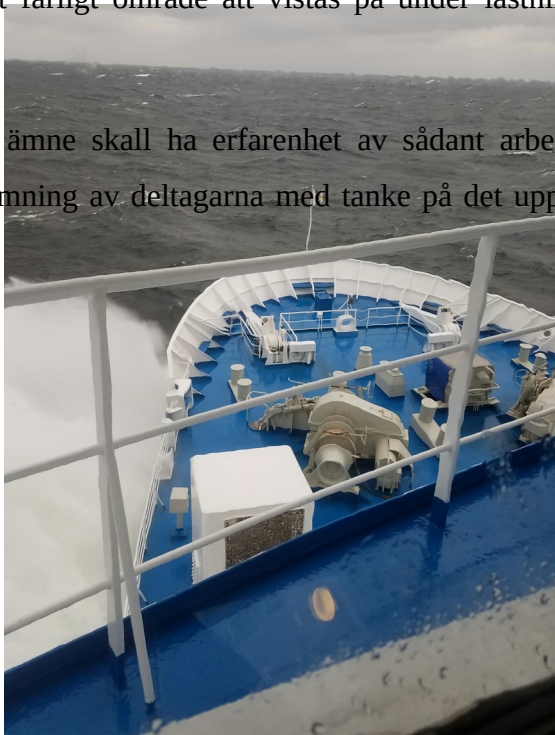
Förtroghetsutbildningen i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet är väldigt yttlig då det gäller personal som inte skall jobba i driften ombord på ett fartyg. Man nämner det ändå i förtroghetsutbildningen för att alla skall ha kännedom om bl.a följande saker:

- Fartygets funktionella begränsningar och design samt rutiner för att öppna och stänga skrovöppningar.
- Speciella regler för ro-ro passagerarfartyg, där stabilitet och stresskrav nämns.
- Lastnings och lossningsrutiner för eventuell last samt farligt gods om det finns möjlighet att transportera detta, även nödrutiner vid uppkomsten av olyckor nämns.

När man pratar om utbildning i detta ämne är det mera ingående och gäller endast driftpersonalen. I utbildningen fördjupar man sig i sakerna nämnda ovan. När det gäller farligt gods måste även driftpersonal känna till korrekt existerande skyddsutrustning samt användning av denna. Lastsäkringsmaterial går igenom så man har god kännedom om detta.

All driftpersonal skall känna till korrekt tillämpning vid öppning samt stängning av skrovöppningar, där även underhåll och inspektioner ingår. Även mera ingående rutiner på ro-ro däck skall behärskas då det är ett farligt område att vistas på under lastning och lossning.

Personen ombord som utbildar i detta ämne skall ha erfarenhet av sådant arbete som nämns, samt ha förmåga att ge en bedömning av deltagarna med tanke på det uppställda målet.



*Egen bild som visar Eckerös stängda*

*Bogvisir.*

#### **4.3.4 Överlevnadsteknik**

I överlevnadstekniken ingår all livräddningsutrustning som finns ombord, där varje nyanställd skall ha god kännedom om lokalisering och användning av denna.

Överlevnadstekniken är det som man mest fokuserar på tillsammans med brandskydd och innehåller många olika saker.

Nedan listas det viktigaste:

- Typer av nödsituationer som kollision, brand ombord och förlisning.
- Typer av livräddningsutrustning som normalt används på fartyget.
- Utrustningen i flottar och livbåtar.
- Placering av personlig livräddningsutrustning.
- Principer om överlevnad.

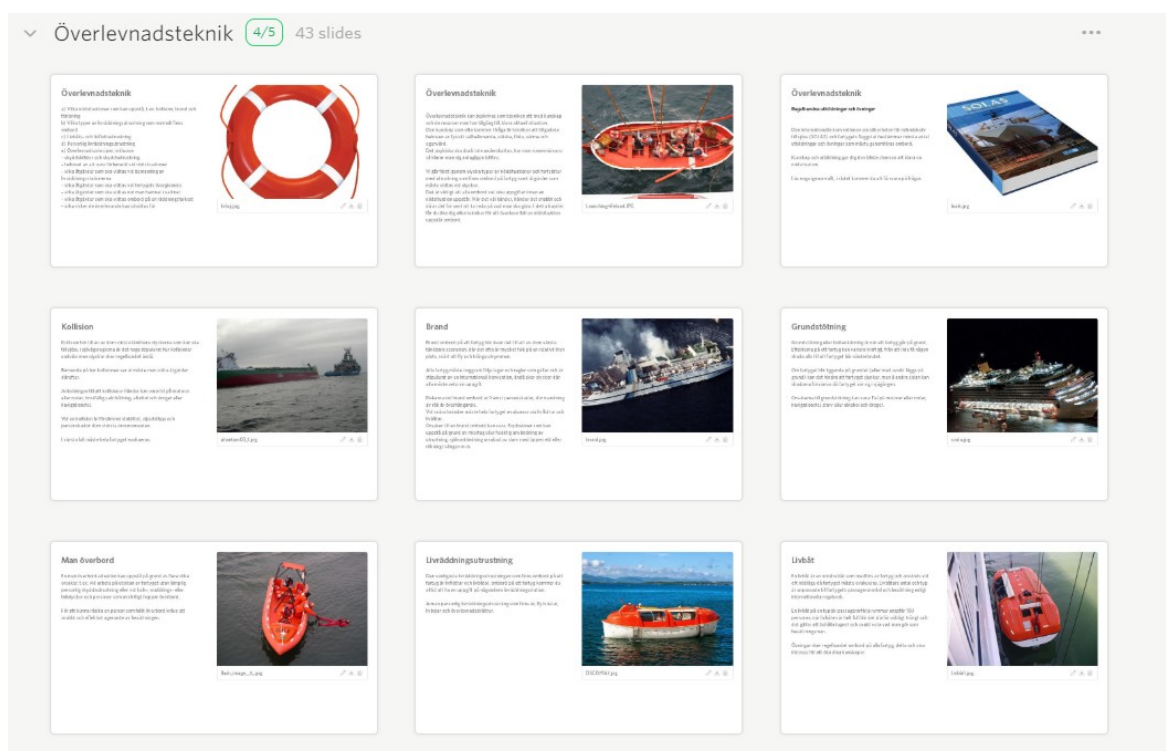


Bild 5. Egen från Shipgaz kurssida, utdrag från överlevnadsteknikkapitlet

### 4.3.5 Brandskydd

Brandskyddet på ett fartyg finns på alla däck, i alla hytter, vid varje avdelning och är mycket viktigt, då en brand ombord kan vara det mest förödande som kan ske.

Vid förtrogenhetsutbildningen i brandskydd nämns följande saker som varje enskild måste inneha kunskap om före man kommer ombord:

- Bränders uppkomst, där brännbara ämnen måste kunna identifieras samt brandtyper som kan uppstå.
- Spridning, strålning, strömning och ledning.
- Brandalarmets uppbyggnad samt funktion och vad en detektor reagerar på. Allmänt om ventilation, zonindelning och vikten av stängda branddörrar.
- Alla fasta släckningssystem där sprinkler och hifog ingår. Brandsläckare av olika typer och när man skall använda vilken. Personlig skyddsutrustning samt placering.

Efter genomgången förtroghetsutbildning skall den nyanställda kunna grundläggande brandteori, kunna hantera en brandsläckare samt redogöra vilka släckningssystem som finns ombord.

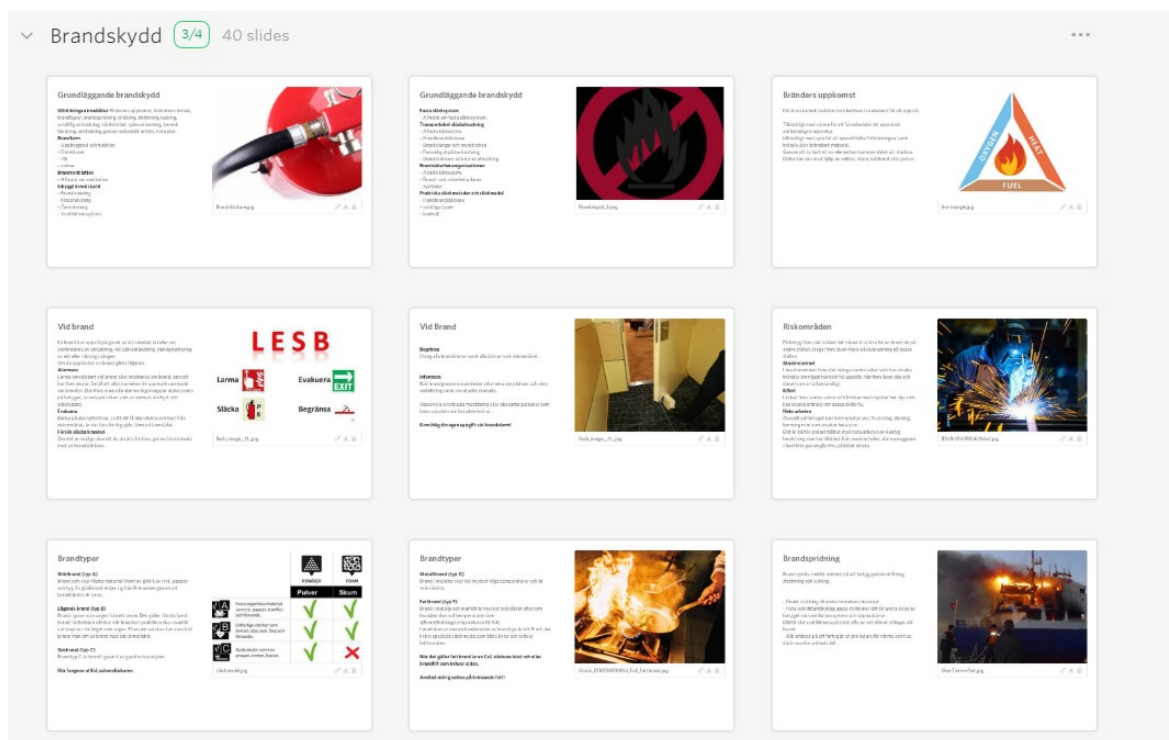


Bild 6. Egen från Shipgaz kurssida, utdrag från brandskyddskapitlet.

### 4.3.6 Första hjälpen

Första hjälpen är inte bara en nyttig kunskap ombord på fartyg, det är alltid bra att kunna grunderna då en olycka uppstår. I kapitlet för första hjälpen beskrivs dom viktigaste förfarandena, när man sedan kommer ombord sker det regelbundet övningar som man deltar i. Nedan listas innehållet i förtroghetsutbildningen för första hjälpen.

- Man skall kunna bedöma en olycka och se behovet dom skadade behöver, med beaktande av egen säkerhet.
- Behovet som uppstår och måste vidtas vid en olycka, där man måste ha förmåga att kunna behandla allmänna symtom. Olika tekniker vid återupplivning är av stor vikt.
- Förhindra en blödning, behandla brännskador och chock och kunna använda första hjälp utrustningen ombord samt förbandsmaterial.

Vid avklarad förtrogenhetsutbildning skall den nyanställda kunna ABC-vård och HLR, kunna göra en lägesbedömning av en olycksplats och skadade.

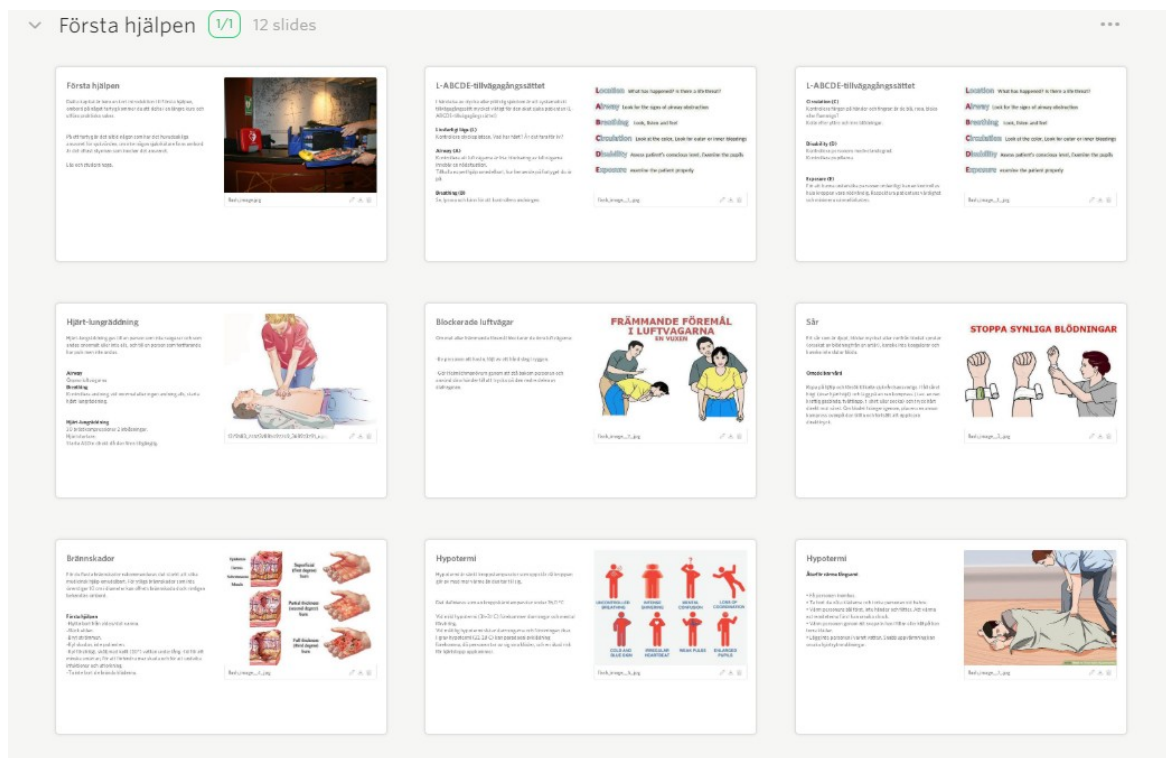


Bild 7. Egen från Shipgaz kurssida, utdrag från första hjälpen kapitlet.

#### 4.3.7 Personlig säkerhet och socialt ansvar

Personlig säkerhet och socialt ansvar är ett brett område där i princip allt ingår, rutiner vid nödsituationer är kanske det viktigaste som den anställda måste kunna.

I övriga kapitel har rutiner vid nödsituationer behandlats grundligt, därför har jag valt att fokusera mera på övrigt som faller under denna kategori. Nedan listas dom viktigaste sakerna.

– Den marina miljön är mycket viktigt att bevara och förbättra idag, därför är det viktigt att kunskaper innehas om sjöfartens påverkan och man skall känna till effekterna av drifts- och oavsiktliga föroreningar.

– Grundläggande miljöskyddsåtgärder samt kunskaper i komplexiteten i den marina miljön.

– Nödvändigheten att hålla en hög nivå på arbetsskyddet och känna till och kunna använda all tillgänglig skyddsutrustning på sin arbetsplats när det krävs.



- Kommunikationen ombord är av stor vikt, man måste därför förstå vikten av goda mänskliga arbetsförhållanden och upprätthålla dessa, där en effektiv kommunikation är nyckeln. Konfliktlösning och lagarbete är grundläggande praxis.
- Individuella rättigheter samt skyldigheter gentemot din arbetsgivare samt känna till farorna kring narkotika och alkoholmissbruk.
- Man skall själv kunna ansvara för att upprätthålla en nödvändig vila och känna till effekterna av dålig sömn och dygnsrymsrubbnings. Det negativa effekterna av stress är också viktigt att känna till.

Efter genomgången kurs skall den anställde ha kunskap i att kunna följa nödrutiner, vidta åtgärder där förhindrande av att skada den marina miljön är fokus. Vikten av säkra arbetsrutiner och kunna förstå instruktioner relaterade till arbetet ombord.

Personlig säkerhet och socialt ansvar (1/1) 17 slides

The image shows a grid of 12 presentation slides from a course titled "Personlig säkerhet och socialt ansvar" (Personal safety and social responsibility). The slides are arranged in a 3x4 grid. Each slide contains text, images, and icons related to maritime safety and crew responsibilities. The slides cover topics such as working on a ship, safety equipment, and rights and duties of crew members.

- Slide 1:** "Personlig säkerhet och socialt ansvar" - Introduction to personal safety and social responsibility on a ship.
- Slide 2:** "Att arbeta ombord på ett fartyg" - Working on a ship safely, including safety instructions and emergency procedures.
- Slide 3:** "Att arbeta ombord på ett fartyg" - Working on a ship safely, including safety instructions and emergency procedures.
- Slide 4:** "Att arbeta ombord på ett fartyg" - Working on a ship safely, including safety instructions and emergency procedures.
- Slide 5:** "Att arbeta ombord på ett fartyg" - Working on a ship safely, including safety instructions and emergency procedures.
- Slide 6:** "Introduktion om fartyget för nyanställda" - Introduction to the ship for new crew members, including safety instructions and emergency procedures.
- Slide 7:** "Utrustning som tillhandahålls ombord för att motverka risker" - Equipment provided on board to mitigate risks, including personal protective equipment (PPE).
- Slide 8:** "Tänk på att" - Reminders for crew members, including safety instructions and emergency procedures.
- Slide 9:** "Tänk på att" - Reminders for crew members, including safety instructions and emergency procedures.
- Slide 10:** "Rättigheter och skyldigheter för besättningen" - Rights and duties of the crew, including safety instructions and emergency procedures.

Bild 8. Egen från Shipgaz kurssida, utdrag från personlig säkerhet och socialt ansvar.



## 4.4 Fullständig basic safety

Ofta uppstår frågor kring vem som måste inneha en fullständig basic safety, en kurs som genomgås med behörig personal vid någon läroanstalt som är godkänd av transportstyrelsen, oftast iland.

Av 4 kapitlet paragraf 4, fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) framgår följande, samtlig sjöpersonal som innehar någon uppgift i säkerhetsorganisationen och har arbetsuppgifter där man kan påverka sin egen eller andra fartygs- och miljö säkerhet skall ha en godkänd utbildning i basic safety. Med den lagtexten är det däremot svårt att riktigt få klarhet i vem som faktiskt måste ha utbildningen, då alla i personalen ingår i säkerhetsorganisationen på ett eller annat sätt. Därför har jag tagit fram följande förtydliganden.

– samtlig personal ombord som enligt fartygets beslut om säkerhetsbesättning (minimibesättning) skall ha fullgjort en basic safety utbildning. Med andra ord betyder det, dom i personalen som måste befinna sig ombord för att fartyget skall få lämna kaj. Kravet omfattar oftast driftpersonal på däck och maskin, både i manskaps- och befälsbefattningar. Även avdelningschefer och föreståndare hör hit, då dessa oftast har en ledande roll i säkerhetsorganisationen. På M/S Eckerö har vi 38st X-säkerhetskort, till dessa kort hör uppgifter som kräver vidare utbildningar och certifikat från en vanlig förtroenhetsutbildning. Personer med X-kort hör till brandgrupper, där man är rökdykare eller assistent och måste inneha brandkurs, MOB-gruppen där det krävs FRB-certifikat, samt utrymningschefer som måste inneha en fullgjord crowd and crisis management kurs m.m.

### 4.4.1 Övriga kurser

Exempel på övriga kurser som finns utöver fullständig basic safety, och som många i driftpersonalen måste inneha och förnya vart femte år är:

- Avancerad brandbekämpning
- Livbåts- och räddningsflottskurs
- Snabba beredskapsbåtar (Fast Rescue Boat)

- Särskild sjöfartskyddskurs, ännu högre är kurs för skyddsansvarig ombord (Ship Security Officer)
- Krishantering (Crowd and crisis management)

## **5 Document of evidence**

Ett document of evidence (DOE) är ett bevis på att personen i fråga har genomgått utbildningen, i dokumentet framgår vad personen har genomgått samt andra viktiga uppgifter som behöver finnas med. Det nya dokumentet som vi använder oss av är framtaget av transportstyrelsen och följer alla lagar och normer. Dokumentet arkiveras hos personalpursern.



## Intyg

### Documentary Evidence

Namn: \_\_\_\_\_ Födelsedatum: \_\_\_\_\_  
 Name Date of birth

Godkänd datum: \_\_\_\_\_  
 Date of Approval

Utfärdat av (Rederi): **Rederi Ab Eckerö** Fartygsstämpel:  
 Issued by Ship stamp

Detta dokument gäller som intyg i enlighet med Transportstyrelsens riktlinje för utbildningar som redaren kan genomföra för sin egen sjöpersonal TSS 2014-3342. Detta intyg är endast giltigt ombord i det fartyg som framgår av fartygsstämpeln. Redaren ansvarar för att följande utbildningar är implementerade i rederiets och fartygets säkerhetsorganisation.

*This document is valid as evidence of obtained internal safety training in accordance with Swedish Transport Agency's guideline TSS 2014-3342. This document is only valid on board the issued ship. The ship-owner is responsible for the implementation of following training courses in the Company and the ship safety organization.*

- Förtrogenhetsutbildning  
*Safety familiarization training STCW A-VI/1.1*  
 Förtrogenhetsutbildning för sjöfartsskydd  
*Security-related familiarization training STCW A-VI/6.1*
- Förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet  
*Familiarization training for passenger safety, cargo safety and hull integrity training STCW A-I/14.3-4*
- Kontroll av folkmassor  
*Crowd management training STCW A-V/2.1*
- Utbildning i säkerhet på passagerarfartyg och ro-ro passagerarfartyg  
*Safety training for personnel direct service to passengers in passenger spaces STCW A-V/2.2*
- Utbildning i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet  
*Passenger safety, cargo safety and hull integrity training STCW A-V/2.4*

Intyg av

-----  
 Underskrift / Signature  
 Rederiets utbildnings-/säkerhetsansvarige  
 Responsible for education

Rederi: **Rederi Ab Eckerö**

Tel: +358 18 28030 Fax: \_\_\_\_\_  
 E-post: [info@rederiabeckero.ax](mailto:info@rederiabeckero.ax)  
 Hemsida: [www.rederiabeckero.ax](http://www.rederiabeckero.ax)

Detta intyg utgör inte ett underlag för ansökan om behörigheter och certifikat hos Transportstyrelsen. Detta intyg är endast giltigt ombord i det fartyg som framgår av fartygsstämpeln.

Befattningshavares underskrift  
 Signature of employee

Bild 9. Sida 1 av Document of evidence framtaget av transportstyrelsen som Eckerö använder sig av. Hämtat från transportstyrelsens hemsida.



## Intyg om intern säkerhetsutbildning

### Documentary Evidence

Namn: [redacted] Födelsedatum: [redacted]  
 Name Date of birth

Godkänd datum: [redacted]  
 Date of Approval

Utfärdat av (Rederi): [redacted] Fartygsstämpel:  
 Issued by Ship stamp

Detta dokument gäller som intyg för intern säkerhetsutbildning i enlighet med Transportstyrelsens riktlinje för utbildningar som redaren kan genomföra för sin egen sjöpersonal TSS 2014-3342. Detta intyg är endast giltigt ombord fartyg från utfärdat rederi.

*This document is valid as evidence of obtained internal safety training in accordance with Swedish Transport Agency's guideline TSS 2014-3342. This document is only valid on board ships from issuing company.*

- Överlevnadsteknik  
*Personal survival techniques*
  - Praktik/Practical
  - Teoretiskt/Theory
- Brandskydd  
*Fire prevention and fire fighting*
  - Praktik/Practical
  - Teoretiskt/Theory
- Första hjälpen  
*Elementary first aid*
- Personlig säkerhet och socialt ansvar  
*Personal safety and social responsibilities*

Intygas av

[redacted]  
 Underskrift / Signature  
 Rederiets utbildnings-/säkerhetsansvarige  
 Responsible for education

Rederi: [redacted]

Tel: [redacted] Fax: [redacted]  
 E-post: [redacted]  
 Hemsida: [redacted]



Detta intyg utgör **inte** ett underlag för ansökan om behörigheter och certifikat hos Transportstyrelsen. Detta intyg är endast giltigt ombord fartyg från utfärdat rederi.

\_\_\_\_\_  
 Befattningshavares underskrift  
 Signature of employee

Bild 10. Sida 2 av Document of evidence framtaget av transportstyrelsen som Eckerö använder sig av. Hämtat från transportstyrelsens hemsida.

## 5.1 Checklista för document of evidence

Checklistan är framtagen av mig och gås igenom punkt för punkt då den nyanställda har kommit ombord, detta är en del av förtrogenhetsutbildningen ombord och är till för att personen skall bekanta sig med fartyget.



CHECKLISTOR M/S ECKERÖ				
	7. INTERN SÄKERHETSUTBILDNING	Version: 1	Datum: 2018-03-14	Verkställt:
	7.2 Checklista Document of Evidence del 1	Ersätter:	Rev.dat:	 Datum: 2018-03-14
		Förf: PB	Sida: 1 (1)	

### Checklista för Document of Evidence del 1

Namn:	Befattning:	Fartygsvid:	Datum:	Sign:

STCW-Code	<input type="checkbox"/> Personen har genomgått den webbaserade förtrogenhetsutbildningen.
1.1	<input type="checkbox"/> Personen har erhållit Välkommen ombord foldern.
Company Policy	<input type="checkbox"/> Genomgång av befattningsbeskrivningen, säkerhetsnummer, alarmlista och alarmsignaler
	<input type="checkbox"/> Säkerhetssymboler och säkerhetsskyltning
	<input type="checkbox"/> Genomgång av farliga arbetsmoment samt förevisat skyddsutrustning
	<input type="checkbox"/> Rederiets alkohol och drogpolicy
	<b>Åtgärder då:</b>
1.2.1	<input type="checkbox"/> Någon faller överbord
1.2.2	<input type="checkbox"/> Brand eller rök upptäcks
1.2.3	<input type="checkbox"/> Brandalarm eller överge fartyget-alarm ges
1.3	<input type="checkbox"/> Förevisat samtliga samlingsstationer
1.4	<input type="checkbox"/> Instruktioner i livvästpåtagning
1.5	<input type="checkbox"/> Instruktioner i handhavande av brandsläckare
1.6	<input type="checkbox"/> Genomgång av första-hjälpåtgärder vid olycka, tillkalla hjälp och bryggans telefon nummer 310
1.6	<input type="checkbox"/> Förevisat placering av sjukhytt, defibrillator och apotek
1.2.3	<input type="checkbox"/> Betydelsen av att hålla flyktvägar och nödutgångar fria
1.2.4	<input type="checkbox"/> Tillgängliga metoder att evakuera rörelsehindrade personer
1.2.5	<input type="checkbox"/> Genomsökning av passagerarutrymmen
1.3.1	<input type="checkbox"/> Vikten av att lyda order
1.3.4	<input type="checkbox"/> Tillsyn av att passagerare är lämpligt klädda, och livvästen rätt påtagen
3.1.1	<input type="checkbox"/> Språket som huvuddelen av gästerna pratar, möjligheten att kommunicera på engelska, möjlighet att göra sej förstådd genom demonstration av handsignaler, språken som nödroppen görs vid
3.1.2	<input type="checkbox"/> nödsituationer och metoder att demonstrera för passagerare i användandet av
3.1.3	<input type="checkbox"/> livräddningsutrustning
3.1.4	
3.1.5	
3.2	

Bild 11. Checklista del 1 för samtliga nyanställda. Framtagen av mig. Hämtad från Eckerös checklistepärm.

CHECKLISTOR M/S ECKERÖ				
	7. INTERN SÄKERHETSUTBILDNING	Version: 1	Datum: 2018-03-14	Verkställt:
	7.3 Checklista Document of Evidence del 2	Ersätter:	Rev.dat:	 Datum: 2018-03-14
		Förf: PB	Sida: 1 (1)	



**Checklista för Document of Evidence del 2  
(Enbart för driftbesättning)**

Namn:	Befattning:	Fartygsvid:	Datum:	Sign:

STCW-Code	
2.1	<input type="checkbox"/> Driftbegränsningar som påförts fartyget (Operational limitations) Trafikbegränsningar, inklusive fartbegränsning vid dåligt väder
2.2	<input type="checkbox"/> Skrovöppningarnas öppnings, stängnings och låsförfarande
2.3	<input type="checkbox"/> Lagstiftning, koder och avtal som berör Ro-Ro-passagerarfartyg
2.4	<input type="checkbox"/> Regler och begränsningar på fartygets stabilitet och stress. Förmåga att beakta stressberäkningar i känsliga delar av skrovet, såsom bogport och andra stängningsanordningar för skrovöppningar
2.5	<input type="checkbox"/> Underhållsmetoder för skrovöppningar och speciell utrustning
2.6	<input type="checkbox"/> Lastsäkringsmanualen och hur man tolkar den
2.7	<input type="checkbox"/> Fartligt gods och rederiets policy vad beträffar transport av farligt gods, IMDG-koden
2.8	Nödåtgärder för att : <input type="checkbox"/> Förhindra och minska inträngande av vatten <input type="checkbox"/> Avlägsna vatten från bildäck <input type="checkbox"/> Minimera effekterna av vatten på bildäck

Bild 12. Checklista del 2, endast för driftbesättningen. Är kopplat till utbildning passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet. Framtagen av mig. Hämtad från Eckerös checklistepärm.

## 6 Handlingsplan för nyanställda på M/S Eckerö

CHECKLISTOR M/S ECKERÖ				
	7. INTERN SÄKERHETSUTBILDNING	Version: 1	Datum: 2018-03-14	Verkställt: 
	7.1 Handlingsplan för nyanställda	Ersätter:	Rev.dat:	
		Förf: BEF	Sida: 1 (1)	Datum: 2018-03-14

### Handlingsplan för nyanställda på M/S Eckerö

Tidpunkt	Personalpurser	Fartygsvärd	Styrman
Ny personal på inkommande inom några dagar.	Skickar beskrivning via email på vad som skall utföras innan personen kommer ombord -> Security awareness och Förtrogenhetsutbildning på Shippgaz. Skickar lathund på hur man ansöker om SA certifikat.		
Ny personal kommer ombord på ikväll/imorgon.	Kontrollerar att förtrogenhetsutbildningen och SA är utförd och godkänd. Meddelar fartygsvärd.	Får meddelande av PPU att ny personal är på kommande, skriver ut och förbereder DOE del 1 checklista. Planerar in när introduktionen ombord skall ske. För driftpersonal skrivs även DOE del 2 checklista ut.	
Ny personal kommer ombord på morgonen/kvällen.	Registrerar som vanligt. Ny personal tilldelas något av extra säkerhetskorten tills introduktionen är klar. Meddelar att en säkerhetsintroduktion med fartygsvärden kommer att ske idag/imorgon. Tilldelar "välkommen ombord" foldern.	Utför säkerhetsintroduktionen (DOE checklista del 1) med ny personal, alternativt dagen efter om personal kommer på kvällen. Efter avklarad runda kryssas rutorna på DOE checklista i, datum fylls i och en underskrift av ny personal fås. För driftpersonal överenskomms med styrman när DOE del 2 utbildning skall göras.	Om driftpersonal, planerar in DOE del 2 utbildning.
Säkerhetsrundan DOE del 1 avklarad för ny personal.	Väntar på meddelande av fartygsvärd att säkerhetsrundan är avklarad, erhåller dom klara DOE checklistorna -> registrerar DOE i ombord data och fyller i TS DOE (punkt 1-4), TS DOE skrivs under även av den introducerade, liksom "välkommen ombord". DOE checklistan kastas. Ny personal kan tilldelas X- kort om övriga certifikat som krävs uppfylls.	Skriver under DOE checklista och ger DOEna till PPU. Meddela styrman om antal introducerade.	Får meddelande av fartygsvärd att ny personal är introducerad. Antecknar i dagboken.
Ny driftpersonal har genomgått DOE del 1.	Meddelar styrman om att DOE del 1 är klar.		Utför DOE del 2 med ny driftpersonal. Ger DOE del 2 till PPU när den är klar.
Säkerhetsrundan DOE del 2 avklarad för drift- personal.	Väntar på att styrman gjort DOE del 2 -> fyller i TS DOE (punkt 5). Kassar DOE checklista del 2.		

Bild 13. Handlingsplan för nyanställda på M/S Eckerö. Framtagen av mig. Hämtad från Eckerös checklistepärm.

## **7 Resultat**

Det nya rutinerna har varit i bruk i cirka 1 år, som styrman känner man främst av minskad arbetsbelastning på högsäsong då mycket ny personal blir anställd. Även under lågsäsong är det skillnad fast väsentligt mindre. Jag och mina kollegor har även märkt av en högre kunskapsnivå inom säkerheten, där ny personal kan ha svårt att lära sig mycket nytt på en och samma gång. Under säkerhetsövningar är intresset större då kunskapen är bredare och man känner sig mera bekväm med utrustningen ombord.

## **8 Sammanfattning**

Genom förnyande av säkerhetsutbildningen för nyanställda kommer kunskapsnivån att vara högre från första dagen ombord, en kunskap som är viktig att bära med sig under sitt arbete ombord. Man måste alltid komma ihåg att det är ett fartyg vi jobbar på, extra utsatta vid eventuella olyckor.

Det nya systemet har varit i bruk nästan ett år redan och resultat märks, speciellt vid övningar där frågor riktade till ny personal ofta ställs. Säkerhetsutbildningen är flytande och kan när som helst revideras eller uppdateras om någonting ändras ombord, eller om nya regler införs. Säkerheten är alltid viktigast till sjöss och måste alltid respekteras.



## 9 Källförteckning

Internet källor:

Rederiaktiebolaget Eckerö. Hämtat 10/1 -19

<http://www.rederiabeckero.ax/standard.con?iPage=2&m=17&iLan=1>

Transsportstyrelsen. Hämtat 12/1 -19

[https://www.transportstyrelsen.se/static/thb/WebHelp/dokumentation/1\\_11\\_S\\_kerhets\\_vnningar.html](https://www.transportstyrelsen.se/static/thb/WebHelp/dokumentation/1_11_S_kerhets_vnningar.html)

Transportstyrelsen. Hämtat 12/1 -19

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Ombordanstallda/Redare/Behorigheter/>

Transportstyrelsen. Hämtat 13/1 -19

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-sjofart/>

Transportstyrelsen. Hämtat 15/2 -19

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Ombordanstallda/>

Shipgaz. Hämtat 20/2 -19

<https://shipgaz.com/about>

IMO. Hämtat 20/2 -19

<http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

STCW. Hämtat 22/2 -19

<http://www.navit.fo/stcw%20kodan/stcw-code-ach6.html>

Tryckta källor:

Dyregrov, A. (2002) katastrofpsykologi.

Illeris, K. (2007) Lärande.

International Maritime Organization(2011). Consolidated text of the international convention for the safety of life at sea, 1974.

International Maritime Organization (2011). STCW convention, international convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers.

JENSEN, P.E. (1983) Grundbok i pedagogisk psykologi.

Levihn, U, Christerson, R. (2000). Pedagogik i arbetslivet: handledning för utbildare och utvecklare.

Malten, A. (2003). Att undervisa- en mångfasetterad utmaning.

Malten, A. (2000). Det pedagogiska ledarskapet.

Malten, A. (1997). Pedagogiska frågeställningar.

Poole, T, Springett, P. (1998). Understanding human behaviour in emergencies.

Rederi och säkerhetsmanual Eckerö.

Stensmo, C. (2007). Pedagogisk filosofi.

Training manual Eckerö.