



Linnéuniversitetet
Sjöfartshögskolan

Sjökaptnsprogrammet
Självständigt arbete

Kommunicera säkert

En studie om kommunikation mellan lotsar, befälhavare och bogserbåtsbefälhavare

Mikael Adriansson
Peter Johansson Breeze
2014-04-25
Program: Sjökaptnsprogrammet
Ämne: Självständigt arbete
Nivå: 15 hp
Kurskod: 2SJO1E
Handledare: Magnus Boström

Linnéuniversitetet

Sjöfartshögskolan i Kalmar

Utbildningsprogram:	Sjökaptensprogrammet
Arbetets omfattning:	Självständigt arbete om 15 hp
Titel:	Kommunicera säkert
Författare:	Mikael Adriansson, Peter Johansson Breeze
Handledare:	Magnus Boström

Abstrakt

Syftet med studien var att undersöka vad lotsar, befälhavare och bogserbåtsbefälhavare ansåg om den verbala kommunikationen med hänsyn till säkerhet och effektivitet. Detta eftersom majoriteten av alla fartygsolyckor inträffar på grund av den mänskliga faktorn, där kommunikationen är en stor del. I studien genomfördes semistrukturerade intervjuer med två lotsar, två befälhavare och två bogserbåtsbefälhavare. Genom de sex intervjuerna i studien gick det bland annat att utläsa att användandet av standardfraser och closed loop communication varierar. Om användandet inom dessa två områden blev bättre skulle säkerheten kunna ökas. I studien framkom det också att kunskapen i engelska varierar vilket kan leda till missuppfattningar. Bättre kunskap i det engelska språket och hur man kommunicerar kan vara två andra sätt att öka säkerheten.

Nyckelord:

Lots, befälhavare, bogserbåtsbefälhavare, Maritime Resource Management, kommunikation

Linnaeus University

Kalmar Maritime Academy

Degree course:	Nautical Science
Level:	Diploma Thesis, 15 ETC
Title:	Communicate safely
Author:	Mikael Adriansson, Peter Johansson Breeze
Supervisor:	Magnus Boström

Abstract

The aim of this study was to examine how pilots, vessel masters and tugboat masters perceive the importance of verbal communication with consideration to safety and efficiency. This is based on the fact that the vast majority of accidents involving vessels occur because of human error, where lack of communication plays a large part. In the study semi-structured interviews were held with two pilots, two masters and two tugboat masters. After conducting these six interviews it became apparent at the use of standard phrasing and closed loop communication could vary. Based on the information collected one conclusion is that if the usage within these two areas improved safety could increase. It was also apparent in this study that the knowledge of the English language differed greatly which also could lead to misunderstandings with the giving of instructions. A better proficiency in English and better knowledge of verbal communication could be two possible ways of increasing safety.

Keywords:

Pilot, master, tugboat master, Maritime Resource Management, communication

Förord

Vi vill rikta ett stort tack till er som medverkat i intervjuerna för denna studie. Utan de intressanta och lärorika samtalen vi haft med er skulle studien inte varit genomförbar. Ett stort tack vill vi också rikta till vår handledare Magnus Boström som hjälpt oss under arbetets gång.

Kalmar den 25 april, 2014

Förkortningar

BRM:	Bridge Resource Management
IMO:	International Maritime Organization
ISM:	International Safety Management
MAIB:	Marine Accident Investigation Branch
MRM:	Maritime Resource Management
SHK:	Statens haverikommission
SMCP:	Standard Marine Communication Phrases
STCW:	The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TSC:	The Swedish Club

Innehåll

1	Introduktion	1
2	Syfte	2
2.1	Frågeställningar.....	2
3	Teori	2
3.1	Samarbete och kommunikation.....	2
3.2	Regler och rekommendationer.....	3
3.3	Maritime Resource Management.....	5
3.4	Utbildning.....	6
4	Metod	6
4.1	Litteraturstudie.....	6
4.2	Intervjuer.....	7
4.2.1	Analys.....	8
4.3	Metodkritik.....	8
5	Olycksrapporter	9
5.1	Clipper Point.....	9
5.2	Glory Credo.....	9
5.3	Amber.....	10
5.4	M/S Nordlandia.....	10
5.5	Xuchanghai.....	11
5.6	Sammanställning.....	11
6	Resultat	12
6.1	Åsikter om kommunikationen.....	12
6.1.1	Missuppfattningar.....	12
6.1.2	Closed loop communication.....	13
6.1.3	Standardfraser.....	14
6.1.4	Språk.....	14
6.2	Regler och förordningar.....	16
6.3	Kommunikation i kombination med stress.....	17
6.4	Övrigt.....	17
7	Resultatdiskussion	18
7.1	Slutsats.....	20
7.2	Förslag till fortsatt forskning.....	21
	Referenser	22
	Bilaga A - Följebrev	i
	Bilaga B - Intervjuguide	ii

1 Introduktion

När ett fartyg ska anlöpa eller avgå från en hamn handlar det mycket om säkerhet och effektivitet. Det är en operation som ibland kan vara avancerad och komplicerad. Fartyget kan bordas av en eller flera lotsar som med sin specialkompetens inom ett område ska hjälpa till att ta fartyget till eller från kaj på ett säkert sätt. Vissa fartyg har begränsad möjlighet att utföra avancerade manövrar på egen hand och kan komma att behöva assistans av en eller flera bogserbåtar. I sådana lägen, där lots, befälhavare och bogserbåtbefälhavare arbetar tillsammans, krävs det att de har en bra kommunikation för att kunna utföra arbetet på ett säkert och effektivt sätt. I många fall uppmärksammas inte en liten avvikelse i rutinarbetet tills den dagen denna avvikelse leder till exempelvis en olycka eller skador på miljön.

Det finns ett flertal fall där avvikelsen har varit en bidragande orsak till att en olycka har inträffat. Det gäller bland annat fallet med Clipper Point där bogserbåtens befälhavare fått instruktionen att assistera fartyget men avvaktade utan att meddela detta, på grund av att han ansåg det vara för riskfyllt. På grund av bristande kommunikation kunde inte befälhavaren på fartyget få assistans när han var i behov av det. Till följd av detta kolliderade Clipper Point med kajen och tre andra intilliggande fartyg (MAIB, 2011). I haverirapporten om grundkänningen med fartyget Glory Credo (Sjöfartverket, 2003, s. 10) går att läsa följande:

Grundläggande orsaker var avstegen från ISM-handboken [International Safety Management] som bl.a. yttrade sig i bristen på planering av avgången och bogseringen och de därmed uppkomna bristerna i samarbetet och kommunikationen mellan lotsen och befälhavaren.

Rutiner och standardfraser är utarbetade för att kommunikationen ska bli så säker och effektiv som möjligt. Undersökningar visar att anledningen till att farliga situationer

uppstår är dålig kommunikation och bristande samarbete, inte tekniska problem eller bristande kompetens (TSC Academy, 2014).

2 Syfte

Syftet med den här studien är att undersöka vad lotsar, befälhavare och bogserbåtsbefälhavare anser om samarbetet gällande den verbala kommunikationen och med hänsyn till säkerhet och effektivitet.

2.1 Frågeställningar

- Hur upplever varje part att kommunikationen fungerar, finns det brister?
- Hur väl efterföljs regler och förordningar med fokus på kommunikationen?
- Hur skiljer sig kommunikationen i stressiga situationer mot kommunikationen i rutinarbetet?

3 Teori

3.1 Samarbete och kommunikation

En rapport gjord av Dr. Anita M Rothblum (u.å.) för U.S. Coast Guard Research & Development Center visar hur stor del av alla olyckor som sker på grund av den mänskliga faktorn. Trots att fartyg blir allt bättre konstruktions- och utrustningsmässigt minskar inte olyckorna. Enligt rapporten beror detta på att den mänskliga faktorn är orsaken till att 75-96 procent av alla olyckor som inträffar. Siffrorna varierar beroende på typ av fartyg men ingen fartygstyp understiger 75 procent. Bristande kommunikation och dåligt samarbete mellan lots och bryggteamet utgör en stor del av den mänskliga faktorn. Rapporten beskriver att förbättringar måste ske inom ett antal områden, bland annat kommunikation och samarbete mellan lots och bryggteam, för att förhindra olyckor. Bättre rutiner och utbildning genom bland annat BRM-kurser¹ föreslås för att nå förbättring inom områdena.

¹ Bridge Resource Management (BRM)

En studie gjord av Jani Vuorio (2012) behandlar samarbetet och kommunikationen mellan lotsar och befälhavare i Finland. Vuorio skriver bland annat att informationsutbytet fungerar bra mellan lots och befälhavare så länge befälhavaren är från Europa men att det annars kan förekomma stora problem med kommunikationen. I studien ligger inte fokus bara på kommunikationen. Kommunikationen med bogserbåtar och bogserbåtsbefälhavarnas åsikter tas inte upp.

En kanadensisk studie från år 1995 behandlar samarbetet mellan befälhavare, vakthavande styrmän och lotsar. Syftet med studien var att identifiera säkerhetsbrister inom bryggteamet och i kommunikationen. Som nämns i studien är de tre yrkesgrupperna överens om att kommunikationen inom bryggteamet är nyckeln till fartygets säkra framförande, men att det trots detta finns en ovilja bland befälhavare och vakthavande styrmän att ifrågasätta lotsens beslut (TSB, 1995). Studien behandlar inte samarbetet med bogserbåtar.

3.2 Regler och rekommendationer

Befälhavaren eller den ansvariga styrmannen fräntas aldrig sina uppgifter för fartygets säkra framförande för att en lots kommit ombord. När lotsen embarkerar fartyget ska befälhavaren och lotsen utväxla information om fartygets karakteristiska egenskaper, rådande förhållande i området och navigeringsprocedurer (TSFS 2012:67). Detta görs ofta genom att använda ett Pilot card som ska innehålla fartygets fart vid vissa givna propellervarvtal, djupgående, längd, bredd, största höjd på fartyget, karakteristiska manöverdata, stoppsträcka, squat och andra viktiga uppgifter. Vidare ska också skepparen och lotsen diskutera bemanningen på bryggan där varje enskild persons uppgift ska fastställas, information om kajplats, förtöjningsarrangemang och hur bogserbåtar kommer att användas (TSFS 2012:38). För att hela tiden övervaka fartygets säkra framförande ska vakthavande befäl och/eller befälhavaren och lots arbeta nära varandra och utbyta viktig information under resans gång (TSFS 2012:67). Vakthavande befäl som arbetar utan befälhavaren närvarande ska hela tiden be att få information av lotsen om kommande händelser i resan. Uppstår det några funderingar

eller oklarheter ska det vakthavande befälet be lotsen att förklara hans eller hennes intentioner (TSFS 2012:67).

Kommunikationen på bryggan ska ske på ett överenskommet språk. Det kan ske på engelska eller på ett språk som behärskas av alla parter som är inblandade i fartygets säkra framförande. Om det är personer som arbetar i bryggteamet som inte förstår det språk som lotsen eller någon annan i teamet talar med externa stationer ska detta översättas till ett förståligt språk snarast (TSFS 2012:38). Befälhavaren ska se till att lotsen inte blir störd under resans gång och att givna order utförs på ett snabbt och riktigt sätt (TSFS 2012:38).

Om briefing inte kan ske på ett säkert sätt på grund av brist på tid eller navigationsfaror i närheten ska enbart de viktigaste i reseplaneringen diskuteras. En mer utförlig presentation ska ske när detta kan genomföras på ett säkert sätt. När lotsen embarkerar fartyget blir han/hon direkt en del av bryggteamet. Befälhavaren och/eller vakthavande befäl ska hela tiden arbeta med lotsen på ett säkert och effektivt sätt. Det är mycket viktigt att alla personer i bryggteamet är väl införstådda med sina specifika uppgifter och ansvarsområden (ICS, 1998, s. 32).

Kommunikationen mellan fartyg måste vara exakt, enkel och tydlig för att undvika missförstånd som kan riskera säkerheten för fartyg, människa och miljö. Det är speciellt viktigt eftersom besättningar ofta talar olika språk. År 1973 kom IMO² fram till att ett gemensamt språk ska användas vid kommunikation som rör navigationen eftersom språkproblem uppstår, det skulle vara engelska. År 2001 antog IMO SMCP³ som är utarbetade standardfraser för att förenkla och skapa ett tydligt sätt att kommunicera mellan fartyg, fartyg och land och inom bryggteamet. Enligt STCW⁴ 1995 är det ett krav att vakthavande styrmän och befälhavare som tjänstgör på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 ska kunna använda SMCP (IMO, 2001).

² International Maritime Organization (IMO)

³ Standard Maritime Communication Phrases (SMCP)

⁴ Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW)

Alla lotsar ska känna till IMO:s standardfraser, SMCP. Dessa standardfraser ska användas av lotsen under lämpliga tillfällen när han/hon kommunicerar via VHF,⁵ standardfraserna ska också användas när kommunikationen sker inom bryggteamet. Genom att använda sig av SMCP underlättas förståelsen mellan parterna på bryggan (IMO Pilotage Resolution, 2003, s. 5).

3.3 Maritime Resource Management

Syftet med MRM-kurser är att öka förståelsen för varandra inom teamet och att använda de resurser som finns ombord för att effektivisera och göra arbetet säkrare. Kursen riktar sig till ombordpersonal och landorganisationer (Chalmers Professional Education, 2014).

I början av 1990-talet gick åtta grupper ihop med syftet att omvandla flygets Cockpit Resource Management kurs till en kurs anpassad för sjöfarten. Det var bland annat finska och svenska transportstyrelsen, norska och svenska redarföreningen, TSC⁶ och SAS flight academy. Den första BRM-kursen hölls i juni år 1993. År 2003 ändrades namnet från BRM till MRM för att tydliggöra att kursen inte bara riktar sig till befälhavare, styrmän och lotsar. MRM-kursen är uppdelad i ett flertal moduler. En av modulerna heter Communication and Briefings och behandlar brister i kommunikationen, hur viktigt det är med closed loop communication och vad som ska göras för att uppnå ett bra klimat med tanke på kommunikationen. Closed loop communication innebär att en order ges av avsändaren och kvitteras av mottagaren genom att denne repeterar ordern. Avsändaren sluter sedan cirkeln genom att bekräfta att mottagaren uppfattat ordern korrekt. Riktlinjer för briefing och debriefing ges också. En annan modul heter Challenge and Response och handlar om att personer inom bryggteamet ska kunna ifrågasätta varandra vid delade uppfattningar om hur fartyget ska manövreras, kommande åtgärder etcetera. TSC behandlar i genomsnitt två olyckor per vecka med en lots inblandad. Lotsen ökar generellt säkerheten och motverkar incidenter, men när lotsen kommer ombord blir det förändringar i bryggteamet och ofta när det går fel är det på grund av bristande MRM. På grund av

⁵ Very High Frequency (VHF)

⁶ The Swedish Club (TSC)

detta har TSC modulen Working with pilots and VTS.⁷ Denna modul beskriver hur MRM ska användas vid specifika tillfällen när till exempel lotsen är ombord (TSC Academy, 2011).

3.4 Utbildning

De delar i sjökaptensutbildningen som är inriktade på kommunikation och samarbete inom bryggteamet är i dagsläget brygg tjänst, SMCP och bryggprocedurer (Linneuniversitetet, 2013). För att arbeta som lots krävs det att personen genomgått sjöfartsverkets lotsutbildning som går att bli antagen till om man efter sjökaptensutbildningen har ett sjökaptensbrev.⁸ Lotsutbildningen är normalt 6-12 månader och efter det fortsätter utbildningen 2-4 år för att få behörighet att lotsa alla storlekar på fartyg inom ett visst område (Sjöfartsverket, 2014). För befälhavare på bogserbåtar varierar utbildningen beroende på fartygets bruttodräktighet. För bogserbåtar upp till 500 brutto krävs som lägst sjöbefälsexamen klass VI. Den erhålls efter att man med behörighet klass VII har tjänstgjort minst 12 månader som fartygsbefäl på fartyg med en bruttodräktighet om minst 20 (Transportstyrelsen, 2014). Delar i den teoretiska utbildningen som rör kommunikationen är bland annat SMCP och brygg tjänst (Linneuniversitetet, 2014).

4 Metod

För att få en bättre inblick i hur olyckor inträffat där brister i kommunikationen varit en bidragande orsak gjordes först en litteraturstudie. Med hjälp av materialet från studien utformades en intervjuguide. För att uppfylla syftet med arbetet och kunna svara på frågeställningarna genomfördes sedan ett antal intervjuer.

4.1 Litteraturstudie

Litteraturstudien gjordes på fem utvalda haverirapporter. Anledningen till att studien genomfördes var att skapa en bättre inblick i olyckor där kommunikationen mellan

⁷ Vessel Traffic Services (VTS)

⁸ Certifikat som ger rätt att tjänstgöra som befälhavare, överstyrman och styrman på alla svenska handelsfartyg.

lotsar, befälhavare och bogserbåtsbefälhavare varit bristfällig och en bidragande orsak till att olyckor inträffat. Eftersom det endast var en inblick som önskades ansågs det vara tillräckligt med fem haverirapporter. För att hitta relevanta haverirapporter användes webbsidor som Transportstyrelsen, SHK,⁹ MAIB,¹⁰ ForeSea¹¹ och olycksutredningscentralen. För att sortera bort rapporter som inte var aktuella för studien användes sökorden lots, bogserbåt, olycka och kommunikation. En kort sammanställning av haverirapporterna gjordes där den mest relevanta informationen presenterades.

4.2 Intervjuer

En muntlig metod valdes för att intervjuer skulle kunna genomföras. Det var önskvärt att hålla dessa som ett samtal för att kunna anpassa intervjuerna efter de svar som gavs, exempelvis med följdfrågor. Även möjligheterna att omformulera och förklara frågorna fanns (jfr Andersson, 1992. s. 24). Intervjuerna som gjordes var semistrukturerade för att de intervjuade skulle ha möjligheten att associera fritt till frågorna i intervjuguiden. Intervjuguiden utformades så att alla informanter skulle få samma frågor och för att eventuella följdfrågor skulle vara förberedda. Intervjuguiden bestod av tio basfrågor som passade alla yrkeskategorier och av några frågor specifikt till de enskilda yrkeskategorierna. När intervjuguiden var klar genomfördes en pilotintervju för att få en uppfattning om guiden var utformad på ett bra sätt. Intervjuguiden finns i bilaga B.

Totalt genomfördes sex intervjuer där två lotsar, två befälhavare och två bogserbåtsbefälhavare intervjuades. Personerna som intervjuades var alla män mellan 42 och 55 år. De har alla lång erfarenhet av att arbeta till sjöss och innehar sjökaptensbrev. Intervjuerna var av typen personliga vilket innebär att den intervjuade möts upp och ett enskilt samtal hålls. En fördel med att hålla en personlig intervju är att det är relativt lätt att bestämma tid och plats för mötet och att den är relativt lätt att kontrollera. Man har bara en persons idéer att sätta sig in i och bara en person att ledsaga genom intervjun (Denscombe, s. 235).

⁹ Statens haverikommission (SHK)

¹⁰ Marine Accident Investigation Branch (MAIB)

¹¹ Informationssystem för olyckor, near-misses och avvikelser

Förfrågan om intervju skickades till personer vi kommit i kontakt med via arbete och praktik. I förfrågan angående eventuellt medverkande bifogades ett följebrev, detta finns i bilaga A. Personerna valdes ut för att de hade en lång erfarenhet av att arbeta till sjöss med förhoppning att detta skulle leda till ett så sanningsenligt resultat som möjligt.

Innan intervjuerna påbörjades informerades den intervjuade om dennes rättigheter i enlighet med vetenskapsrådets riktlinjer (Vetenskapsrådet, 2002). Intervjuerna spelades in med den intervjuades samtycke. Anledningen till att intervjuerna spelades in var att de skulle kunna transkriberas och på så sätt bli lättare att analysera och sammanfatta vad de sagt. Störningsmomentet med att anteckna under själva intervjun undveks genom inspelningen och fokus kunde riktas på den som intervjuades utan att behöva göra annat än att följa med i vad denne sa.

4.2.1 Analys

När tidigare nämnd transkribering var färdig analyserades materialet. När data samlats in på olika sätt ska den analyseras för att se vad den visar. Denna analys kan göras med olika metoder utifrån karaktären på insamlad data. Analysen gjordes i den här studien med hjälp av kvalitativ analys (Höst, 2006, s. 110,114). Transkriberingen sammanfattades och texterna kategoriserades efter passande teman utifrån frågeställningarna.

4.3 Metodkritik

Det var önskvärt att utföra alla intervjuerna som det beskrivs i avsnitt 4.2 men på grund av tidsbrist, ett sent återbud och kostsamma resor hölls två telefonintervjuer. Genom att hålla telefonintervjuer riskerar man att förlora en stor bit av intervjun, exempelvis blir den mer anonym och man kan inte tolka kroppsspråk hos den intervjuade. Man missar alltså den personliga kontakten (Andersson, 1992, s. 24). Tidsmässigt var telefonintervjuerna kortare eftersom de intervjuade höll sig striktare till frågorna i intervjuguide. Alla frågor besvarades oavsett om det var telefonintervju eller personlig intervju. Under analysen riktades extra uppmärksamhet till telefonintervjuerna eftersom den personliga kontakten missades.

5 Olycksrapporter

I det här kapitlet presenteras sammanfattningar av de olycksrapporter som undersökts i studien. Sammanfattningarna består endast av orsaker och rekommendationer.

5.1 Clipper Point

När roro-fartyget Clipper Point manövrerade i hamnen kolliderade hon med tre intilliggande fartyg och kajen. Vinden var hård och en av två bogpropellrar var ur funktion.

Rapporten visar att kommunikationen mellan bryggteamet och bogserbåten inte fungerade tillfredsställande. Bogserbåtsbefälhavaren gjorde en egen bedömning att det inte var säkert att assistera fartyget men meddelade inte detta. Överstyrman observerade att bogserbåten inte låg i rätt position men meddelade inte detta till befälhavaren. Att de inte förmedlade informationen vidare till befälhavaren resulterade i att han inte kunde få den assistans han behövde.

Rekommendationen från MAIB, som rör kommunikationen, var att rederiet skulle införa träningsprogram så att bryggteamet blir effektivare och säkrare (MAIB, 2011).

5.2 Glory Credo

När bulkfartyget Glory Credo skulle avgå från kaj och vända runt gick hon på grund och skadade bland annat rodret.

En undermålig planering hade utförts innan avgången. Kommunikationen mellan befälhavaren och lotsen var bristfällig och stundtals obefintlig. Lotsens kommunikation med bogserbåten gjordes på tyska vilket befälhavaren inte förstod och på en vid tillfället för befälhavaren okänd radiokanal. Befälhavaren var därmed utestängd från att följa händelseförloppet. Att befälhavaren inte begärde att kommunikationen skulle ske på

engelska och att få veta på vilken kanal var bland annat avsteg från ISM-handboken. Befälhavaren gjorde också en backmanöver som han inte meddelade till lotsen.

En rekommendation var att all kommunikation borde ske på ett språk så att alla inblandade har tillgång till all viktig information (Sjöfartsverket, 2003).

5.3 Amber

Bulkfartyget Amber avgick från kaj och skulle vändas runt med hjälp av bogserbåt och för egen maskin. Fartyget svarade inte på maskinorder och kolliderade med stillaliggande pråmar för att senare gå på grund.

Undermålig planering innan avgång resulterade i att personerna i bryggteamet inte fick några uttalade roller. Detta ledde till att fartygets positioner och rörelser inte observerades. Kommunikationen mellan bryggteamet, lotsen och bogserbåten var bristfällig under händelseförloppet.

Rekommendationerna från MAIB var att alla skulle vara väl förtrogna med hur kommunikationen ska skötas inom bryggteamet (MAIB, 2012).

5.4 M/S Nordlandia

Passagerarfartyget M/S Nordlandia skulle lägga till i Tallins hamn. Vid tidpunkten var vinden stark och fartyget kolliderade med kajen. På bryggan fanns befälhavaren, överstyrman, vaktstyrman och en rorsman.

Ordergivningen till rorsmannen var inte konsekvent, befälhavaren använde sig exempelvis av olika sätt att förmedla kurserna. Överstyrman hanterade kontakten med bogserbåten genom att vidarebefordra order från befälhavaren. Befälhavaren och överstyrman hade svenska som modersmål, bogserbåtsbefälhavaren var ryskspråkig. Kommunikationen skedde på finska och något modifierad estniska. Det användes inga

standardfraser. På grund av den bristande kommunikationen mellan befälhavaren, överstyrman och bogserbåten fick inte befälhavaren den assistans han begärt.

Det fanns inga standardprocedurer för angöring istället skulle befälhavaren utveckla sina egna rutiner. Rekommendationerna var dels att utarbeta standardprocedurer för angöring och dels en gemensam på förhand överenskommen verksamhetsplan för bogserbåtar (Olycksutredningscentralen, 2006).

5.5 Xuchanghai

Bulkfartyget Xuchanghai skulle gå till kaj assisterad av två bogserbåtar. Xuchanghai reducerade farten till helt sakta fram för att underlätta koppling av bogserbåtarna. Fartyget påverkades av ström och vind. Fartyget fick ingen assistans av bogserbåtarna eftersom det rådde osäkerhet om de var kopplade. Detta resulterade i att Xuchanghai kolliderade med ett intilliggande tankfartyg.

Planeringen med lotsen utfördes av tredjestyrman eftersom han var den enda ombord som talade hjälplig engelska. Misstolkningar på bryggan och mellan lotsen och bogserbåten var bidragande orsaker till att olyckan inträffade. Befälhavaren kunde inte assistera lotsen med information eftersom han aldrig manövrerat fartyget till kaj.

Rekommendationen från utredarna var att alla i bryggteamet ska kunna tala engelska för att missförstånd ska undvikas och att fartyget ska ha ett utförligt pilot card att ge till lotsen (MAIB, 2001).

5.6 Sammanställning

I de olycksrapporterna som presenterats ovan kan läsas att bristfällig kommunikation i form av språkförbistringar, brist på användandet av standardfraser och ej konsekvent ordgivning var bidragande orsaker till att olyckorna inträffade. Vidare kan också läsas att missuppfattningar och att bristfällig planering innan ankomst och avgång förekom.

Detta visar att det finns brister och hur viktig kommunikationen är i bryggteam och mellan fartyg och bogserbåt.

6 Resultat

Nedan presenteras resultaten från intervjuerna. Resultatet är tematiserat med utgångspunkt i studiens frågeställningar. För att det ska bli lättöverskådligt delas kapitlet in i avsnitt med utgångspunkt från frågorna i intervjuguiden.

6.1 Åsikter om kommunikationen

Generellt tyckte alla informanter att kommunikationen fungerade bra. Det framgick dock att språket och brist på användandet av standardfraser kunde orsaka problem. Det som var mest återkommande var språket. Några ville byta till engelska som arbetspråk mellan lots och bogserbåt för att öka säkerheten medan andra tyckte motsatsen.

6.1.1 Missuppfattningar

De missuppfattningar som förekom uppstod för att bogserbåtarna var döpta med liknande namn. Några informanter sa att det ofta hände att de kontaktar fel bogserbåt vid ordergivning. De sa dock att det inte leder till större problem utan lotsarna kan lätt korrigera felsägningen. Bogserbåtsbefälhavarna märker ofta om de givit order till fel bogserbåt och meddelar detta.

De [bogserbåtsbolagen] döper dom för nära varandra [...] det blir ju lätt att man blandar ihop båtarna då.

Lotsarna sa att det kan förekomma missuppfattningar med utländska befälhavare. En befälhavare sa att missuppfattningar uppstår framförallt när han har svenska lotsar men också att språket bland utländska lotsar kan vara en orsak till att missuppfattningar uppstår.

Ja, visst förekommer det. Framför allt med svenska lotsar för svenska lotsar kan ofta anta att man är mer bekant med ett

område än vad man egentligen är så att de kan förutsätta att man kommer att göra vissa manövrar utan att de säger till eller anvisar.

6.1.2 Closed loop communication

Alla informanter, utom en, sa att de i stort sett alltid använder sig av closed loop communication. En lots sa att ju närmare kajen man kommer eller ju svårare förhållanden desto mindre closed loop communication används.

För när du närmar dig kajen så kan det ju vara att du hela tiden utan längre uppehåll pratar med rorgångaren eller rättare sagt med befälhavaren som i sin tur pratar med rorgångaren och du har hand om fartygets manöverutrustning plus bogserbåten plus nedräkningen till position från kajpersonalen plus eventuella trossförare. Allt detta blir mer och mer intensivt ju närmare kajen du kommer. Och då har du inte tid med, faktiskt, med closed loop på det sättet. Framförallt inte om det är en besvärlig manöver eller besvärligt väder och så vidare, då är det ganska snabba ryck och då uppfattar jag det som att man hoppar över closed loop utan ger mer direkta direktiv istället.

En befälhavare svarade att det bara användes om det uppstod osäkerhet mellan honom och lotsen och att det annars blev för mycket prat. I det här får han medhåll av några andra informanter som också de sa att closed loop communication kan bli för tidskrävande.

I oklara lägen, man känner ju lite på varandra var man har varandra. Om man misstänker att det krävs förtydligande då kan det vara bra och då får man ju övergå till den varianten med closed loop då. Men det används inte generellt.

På frågan om säkerheten skulle kunna höjas svarade en informant att om alla blir bättre på att använda closed loop communication så trodde han att den skulle kunna höjas.

6.1.3 Standardfraser

Av de som intervjuats är det vanligt att använda sig av klockan och procent för att beskriva riktning, drag- och tryckkraft för bogserbåten. Vad som framkom var att några informanter upplevde att de ibland frångår standardfraserna och använder sig mer av flyktiga order så som de uttrycker det ”du kan dra lite nu” eller ”vi börjar svinga runt henne nu”. Detta har en bogserbåtsbefälhavare kommenterat som otydlig ordergivning.

Det kan man ju tolka som otydliga, dra du lite, det är otydligt.

En informant sa att det skiljer sig mycket beroende på var man är i Sverige och att standardfraser diskuteras på LOB-möten¹² men att de inte alltid följs i verkligheten. Han trodde att säkerheten skulle höjas om det fanns regler som stipulerade hur kommunikationen med en bogserbåt ska ske.

Det kunde ha stramats åt lite till tycker jag och det är att man har ett bättre samarbete och att man har standardfraser. En standardprocedur, där börjar du med att berätta din plan, så pratar du när du ger order, det skulle funnits något svart på vitt.

Samma informant sa också att problem skulle undvikas om standardfraser alltid används om man kommer ny till ett område, befälhavaren skulle också kunna följa med i händelserna lättare.

En informant sa att användandet av standardfraser varierar mycket beroende på var man är och att det borde läggas större vikt på det i skolorna.

6.1.4 Språk

Av intervjuerna gick det att tolka att alla tyckte det skulle vara bra med någon slags reglering av arbetsspråket till engelska för att slippa ledet med översättning mellan lots och befälhavare. En lots tycker att en rekommendation att använda engelska skulle bidra

¹² Möte där bl.a. lotsar och befälhavare medverkar för att diskuteras exempelvis rutiner, arbetsmetoder, kommunikation och eventuella incidenter som inträffat.

till att han inte skulle behöva översätta allt som sker till befälhavaren. Han sa att en befälhavare kan ställa många frågor under hela manövern och på så sätt vara irriterande och att detta orosmoment skulle kunna undvikas.

Någras åsikt var att säkerheten skulle påverkas negativt om de som är osäkra på engelska skulle behöva kommunicera på ett språk de inte klarar av. Befälhavarna tyckte att lotsarna ska sköta kommunikationen med bogserbåten på deras modersmål istället för att säga fel saker på engelska.

Ja, engelskan, det måste bli det och sedan om någon är dålig på det vare sig det är en skeppare eller lots så får han ta engelsklektioner. Det kan inte vara meningen att högutbildade personer i en sådan viktig ställning inte kan prata engelska, det får inte finnas.

Ja, det är bra om alla kan göra det så länge alla inblandade är trygga med det. Man måste ändå ha väldigt klart för sig att det inte är vårt modersmål. Vilket gör också att i en stressad situation när saker och ting inte riktigt går som man har tänkt då är det lätt att man faktiskt plockar fel ord i sitt ordförråd och så kan man ställa till ännu mer skada än att istället hjälpa en situation. Och i och med att det inte är vårt modersmål så är förutsättningarna givna för en katastrof om inte alla är bekväma med det här. Så det är plus och minus med allting. Fördelen är ju att alla som kan engelska är med på vad som sker och vet vad som ska ske.

Två informanter hade åsikten att en reglering av arbetsspråket till engelska också skulle innefatta båtmän och kajpersonal. De trodde att det skulle bli en omfattande och tidskrävande omställning.

6.2 Regler och förordningar

De lotsar som intervjuades sa att det inte är ovanligt att befälhavaren ägnar sig åt andra saker än att övervaka eller framföra fartyget när lotsarna är ombord. Lotsarna sa att det beror på befälhavarens intresse, att vissa är mer involverade i arbetet än andra.

Ja, det gör ju många och juridiskt är man ju där bara som rådgivare och ska vägleda de in. Men de flesta, majoriteten får man nog säga, slappnar av ja och gör något annat, skriver några rapporter, sitter vid datorn eller skickar mejl eller något. Så det är ju stor risk att lotsen står och kör där själv utan något fungerade övervakning eller co-pilot system alls.

Jo det kan jag nog uppleva att det är ett problem för att jag är ju också bara människa jag kan ju också göra fel. Har jag en skeppare som är avslappnad och inte bryr sig ett jävla dugg så har jag ju inte det stödet om jag är på väg att göra något fel som han upptäcker. Det är det viktigaste utav allt egentligen att man har den kommunikationen och samarbetet på bryggan men oftast när man kommer ombord så går befälhavaren bort och skickar mejl.

Lotsarna sa att det förekommer att befälhavare utan att meddela ändrar de olika manöverreglagen vilket får oönskade effekter vid manövreringen. De sa också att det förekommit att bogserbåtsbefälhavarna tagit egna initiativ och att de på så sätt kan få samma oönskade effekt.

Ja, det är vanligt förekommande att befälhavaren tar egna beslut. Jag vet ju inte procentuellt men normalt när man gör en lotsning där befälhavaren inte ska köra för att han inte är kompetent så står åtminstone 20 procent och pillar på sakerna själv trots att han inte ska det.

Det blir skitjobbigt när jag då får till exempel en rysk skeppare som jag upptäcker i den situationen när vi börjar närmar oss kaj

att jag inte kan lita på. Utan när jag sagt att bogen ska gå fullt åt styrbord så helt plötsligt går den fullt åt babord utan att han sagt något. Då får inte jag bara momentet att tänka på med manövern och vilka order jag ska ge till bogserbåtarna och till honom utan jag får hela tiden stå och övervaka honom också.

6.3 Kommunikation i kombination med stress

Informanterna hade likande tankar om hur kommunikationen skilde sig. De menade att det inte händer ofta men vid till exempel svåra väderförhållanden kan skillnader i kommunikationen uppkomma. Uteblivna order, irritation, att det blir gapigt och skrikigt, att de pratar snabbt, och att det kan vara svårt att uppfatta vad som sägs var exempel på negativa effekter som informanterna svarat. En positiv effekt var att ordergivningen kan bli mer kort och koncist.

Jag skulle kunna tänka mig att den blir mycket snabbare och att det är svårt att uppfatta vad man säger.

En bogserbåtsbefälhavare tillfrågades om han kunde märka någon skillnad på hur lotsarna kommunicerar när de är stressade.

Ja, de blir irriterade, det beror på vem det är. En som kan hantera båtarna har du aldrig några problem med men någon som har okunskaper eller osäkerhet kan bli problem. Då får du skit för att du säger något. Ibland kan lotsarna ge väldigt konstiga order så att man undrar vad de håller på med.

En annan bogserbåtsbefälhavare svarade på samma fråga att han aldrig märkt på en lots sätt att kommunicera att denne varit stressad.

6.4 Övrigt

För att ta reda på om det skulle kunna finnas några förbättringar för att öka säkerheten ställdes frågor om fortbildning inom yrkesgrupperna. Befälhavarna som tillfrågades var

nöjda och önskade ingen mer fortbilning inom kommunikation. Men både lotsar och bogserbåtsbefälhavare önskade mer fortbildning för att stärka samarbetet och där i kommunikationen. Det framgick också att både lotsar och bogserbåtsbefälhavare önskade att LOB-möten hölls oftare.

Det handlar om att vi ska ha en förståelse till max för varandras arbete så att man garanterar en säker hantering i alla lägen.

7 Resultatdiskussion

Syftet med studien var att undersöka vad lotsar, befälhavare och bogserbåtsbefälhavare ansåg om samarbetet gällande den verbala kommunikationen. För att uppfylla syftet med arbetet användes frågeställningar som behandlade hur varje part upplever att kommunikationen fungerar, hur regler och förordningar efterföljs och hur kommunikationen påverkas under stress. Det kom bland annat fram att användandet av standardfraser och closed loop communication varierade och att en förbättring inom dessa områden skulle kunna öka säkerheten.

Sjöfarten består av många olika nationaliteter vilket kräver ett gemensamt språk vid kommunikation sinsemellan. IMO skriver att engelska ska användas vid kommunikation som rör navigationen om inte alla inblandade i bryggteamet talar ett gemensamt språk och att de standardfraser som finns används (IMO, 2001). Resultaten visar att kunskaperna inom engelska varierar, detta trots att engelska är det gemensamma sjöfartsspråket. Det framkommer också att användandet av standardfraser varierar. I Sverige kommunicerar generellt lotsarna på svenska med bogserbåtarna. I dessa lägen ska lotsen översätta till engelska så att alla i bryggteamet förstår. Frågan är varför det i nuläget inte är reglerat att prata engelska med externa stationer för att öka förståelsen hos en utländsk befälhavare och slippa ledet med översättning. Vi har fått delade åsikter om en reglering av språket där den ena är att det finns risk att det förvärrar situationen om någon tvingas prata engelska som inte är trygg med det. Den

andra åsikten är att det är en självklarhet att engelska ska användas för att slippa översättning och för att befälhavare ska ha möjlighet att följa med i hela händelseförloppet. Eftersom IMO har reglerat språket kan det tyckas att utbildningarna ska anpassas så att alla känner sig trygga med att prata engelska.

Vad gäller standardfraserna säger en informant att om alla håller sig till standardfraserna är också det ett sätt för befälhavaren att lättare följa med i händelseförloppet. Detta stämmer överens med tidigare forskning som menar att nyckeln till att ett arbete kan utföras på ett säkert sätt är att kommunikationen fungerar bra inom bryggteamet (TSB, 1995). Ett annat sätt att se på standardfraser är sättet lotsar pratar med bogserbåtar. Det framkommer av resultaten att vissa är strikta i sin ordgivning medan andra inte är det. Några informanter vill ha fasta rutiner för ordgivning till bogserbåtar. Detta skulle kunna jämföras med SMCP, att ett system används för ordgivning. Detta skulle kunna öka säkerheten genom att risken för misstolkningar minskar. Som nämnts i stycke 3.3 används också metoden closed loop communication för att öka säkerheten. Några informanter säger att de försöker använda sig av closed loop communication men att användandet kan minska ju närmare kajen de kommer eftersom det blir ont om tid och order måste ges mer frekvent. I det här fallet används closed loop communication för att lotsen ska vara säker på att bogserbåten och de på bryggan har förstått den givna ordern. Frågan kan ställas om det inte är i dessa tillfällen när de närmar sig kajen som det är viktigast att använda sig av closed loop communication. Ju närmare kajen man är desto allvarligare kan konsekvenserna bli om någon gör något fel.

Resultaten i studien speglar inte hur sjöfarten ser ut överallt eller hur alla befäl och lotsar agerar i sitt yrkesutövande. Av de åsikter som kommit fram verkar det som att det är vanligt förekommande att befälhavare sysslar med annat än att övervaka fartygets framförande under lotsning. Det korrekta agerandet är att befälhavaren eller vakthavande styrman arbetar nära lotsen och följer med i händelseutvecklingen (TSFS 2012:67). Tilläggs måste att de befälhavare som intervjuats säger att det är en självklarhet att ha noggrann uppsikt över framförandet eftersom de har ansvaret över fartyget.

I resultatet framkommer det att lotsarna upplever att befälhavare relativt ofta utför åtgärder som påverkar manövreringen utan att meddela. Detta är ett tydligt exempel på utebliven kommunikation och att de inte har förståelse över hur viktigt det är med ett effektivt samarbete. Befälhavaren tar egna initiativ för att han och lotsen antingen har delade åsikter eller att det uppstått missförstånd. Befälhavaren och lotsen ska diskutera kommande åtgärder, vad de tänkt genomföra och hur det ska gå till (TSFS 2012:67). Att befälhavare och lots inte arbetar nära varandra kan leda till och har enligt lotsarna lett till oönskade effekter vid manövrering. Om befälhavaren i ett sådant läge istället vid minsta osäkerhet frågar lotsen vad hans intentioner är, det vill säga att använda sig av MRM, kan missuppfattningar undvikas.

När stressens påverkan på kommunikationen diskuteras säger två av informanterna att de inte upplever stress. De andra informanterna nämnde under intervjun att dåliga väderförhållanden kunde vara en bidragande orsak till stress. Under stressiga situationer är det viktigt att kommunikationen är hållbar och att lotsen får de order han önskat få utförda. Under dessa tillfällen kan det tyckas extra viktigt att det finns regler och rutiner om hur ordergivningen till bogserbåtar ska utföras. Som en informant säger så skulle skrivna rutiner för tillvägagångssätten kunna minimera riskerna för missförstånd som i sin tur skulle kunna leda till oönskade konsekvenser.

Som framgår i resultatet önskar både lotsar och bogserbåtsbefälhavare mer utbildning för att stärka samarbetet och förståelsen för varandras arbete. Vad som nämns är minskat intervall mellan LOB-möten och att de har någon simulatorövning tillsammans varje år. Detta är ett bra sätt att förbättra samarbetet och där med säkerheten.

7.1 Slutsats

I och med att kommunikationen är en så stor del av begreppet mänskliga faktorn så är det tydligt hur viktigt det är med en fungerande kommunikation. Under studiens genomförande fick vi intrycket att de inblandade parterna anser att kommunikationen fungerar på ett relativt bra sätt men att det finns vissa förbättringar som skulle kunna genomföras. Missuppfattningar som uppstår på grund av att bogserbåtar döps med liknande namn är

vanligt förekommande och skulle kunna undvikas. Om utbildningarna och rederierna ställde högre krav på kunskap inom engelska skulle missuppfattningar kunna minskas. Bättre användning av standardfraser och closed loop communication skulle också det kunna minska eventuella missuppfattningar.

7.2 Förslag till fortsatt forskning

Eftersom fler yrkesgrupper än de som behandlats i denna studie är inblandade när ett fartyg ska anlöpa eller avgå från en hamn skulle det vara intressant att undersöka kommunikationen och samarbetet i helhet. Att inkludera alla de som är inblandade under den tiden lotsen är ombord på fartyget skulle beröra andra delar i operationen, exempelvis koppling av bogserbåtar och förtöjningsarbetet.

Referenser

Andersson, B E. (1992). *Som man frågar får man svar*. Stockholm: Rabén & Sjögren.

Chalmers Professional Education (2014) *Utbildningar - MRM*

Hämtat: 2014-03-17

<http://www.chalmersprofessional.se/sv/utbildningar?tags=sjofart&id=612#.U2Iuq9zcFc>

Denscombe, M. (2011). *Forskningshandboken*. Lund: Studentlitteratur AB.

Höst, M., Ragnell, B., Runeson, P. (2006). *Att genomföra examensarbete*, Lund: Studentlitteratur AB.

ICS - International Chamber of Shipping. (1998). *Bridge procedures guide*. London.

IMO - International Maritime Organization. (2003). *Pilotage Resolution A960(23)*. London.

IMO - International Maritime Organization. (2001). *Standard Maritime Communication Phrases*. London.

Linneuniversitetet. (2014). *Kursplan. Fartygsbefäl klass VII, 40 hp*. Kalmar: Linneuniversitetet, sjöfartshögskolan.

Linneuniversitetet. (2013). *Utbildningsplan. Sjökapstensprogrammet 4-årigt med fartygsförlagd utbildning, 180 hp*. Kalmar: Linneuniversitetet, sjöfartshögskolan.

MAIB - Marine Accident Investigation Branch. (2012). *Report of the investigation of the contact and grounding of the bulk carrier Amber at Gravesend Reach, River Thames on 15 November 2012*. Report no 22/2013. Southampton.

MAIB - Marine Accident Investigation Branch. (2012). *Report on the investigation of the contact between the ro-ro cargo ferry Clipper Point at the Port of Heysham's South Quay and two berthed ships on 24 May 2011*. Report no 16/2012. Southampton.

MAIB - Marine Accident Investigation Branch. (2001). *Report of the investigation of the collision between Xuchanghai and Aberdeen Immingham Oil Terminal 12 December 2000*. Report no 30/2001. Southampton.

Olycksutredningscentralen (2006). *Passagerarbilfärjan MS NORDLANDIA, kollision mot kajen i Tallinns hamn 28.10.2006*. C6/2006M. Helsingfors.

Rothblum, A.M. (u.å.). *Human Error and Marine Safety*. New London: U.S. Coast Guard Research & Development Center.

Sjöfartsverket. (2014). *Om oss - lots*. Hämtat 2014-03-17, från <http://www.sjofartsverket.se/sv/Om-oss/Jobba-hos-oss/Om-oss/Lots/>

Sjöfartsverket. (2003). *Torrlastfartyget GLORY CREDO - SDGV - grundkänning 9 april 2003*. Norrköping.

TSC Academy - The Swedish Club Academy. (2014). *Introduction - MRM*. Hämtat 2014-03-25, från <http://www.tscacademy.com/main.php?mcid=3&mid=165&pid=17246&tid=17245>

TSC Academy - The Swedish Club Academy. (2011). *Information to Maritime Administrations and Training Providers*. Göteborg.

TSB - Transportation Safety Board of Canada (1995). *A Safety Study of the Operational Relationship Between Ship Masters/Watchkeeping Officers and Marine Pilots*. Report no. SM9501. Gatineau.

Transportstyrelsen. (2014). *Behörighetsinformation - klass VI*. Hämtat 2014-03-17, från <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Ombordanstallda/Sjoman/Behorighet/Behorighetsguiden/Behorighetsinformation/>

TSFS 2012:38. *Transportstyrelsens föreskrifter om lotsning*. Norrköping: Transportstyrelsen.

TSFS 2012:67. *Transportstyrelsens föreskrifter om vakthållning*. Norrköping: Transportstyrelsen.

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

Vuorio, J. (2012). *Samarbete mellan lots och befälhavare*. Åbo: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Yrkehögskolan Novia. Tillgänglig: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/53418/Vuorio_Jani.pdf?sequence=1

Bilaga A - Följebrev

Kalmar 2014-01-06

Hej,

Vi är studerande på sjökaptensprogrammet vid Linneuniversitet i Kalmar. För närvarande skriver vi ett examensarbete som behandlar samarbetet mellan handelsfartyg, bogserbåtar och lotsar. I studien ligger fokus på samspelet mellan de inblandade parterna när det gäller kommunikationen. Syftet med studien är att undersöka vad parterna anser gällande kommunikationen med hänsyn till bl.a. säkerheten.

Då er erfarenhet och kunskap inom området skulle betyda mycket för studien önskar vi att ni vill delta i en intervju. Intervjun hålls på en plats som passar er och vid en lämplig tidpunkt. Vi räknar med att intervjun tar ca 30 minuter. Ni som intervjuas kommer att vara anonyma och materialet kommer endast att användas i studien.

Vi hoppas att ni finner ämnet intressant och att ni vill medverka i arbetet för att vi ska nå ett bra och sanningsenligt resultat. Vid frågor och funderingar ber vi er kontakta oss per telefon eller mejl. Kontaktuppgifter finner ni nedan.

Med vänlig hälsning

Peter Johansson Breeze

Mikael Adriansson

Bilaga B - Intervjuguide

Om den intervjuade

Ålder:

Yrke:

Utbildning:

Tid inom yrket:

Tid till sjöss:

Kommunikationen

1. Förekommer det ofta missuppfattningar:

På bryggan?

Över VHF:en?

2. Används alltid closed loop communication?

3. Kan det förekomma problem när flera fartyg är inblandade i operationen?

Om så är fallet, vad är problemet?

4. Upplever du stress vid ankomst/avgång?

5. Skiljer sig kommunikationen när det blir stressigt?

6. Används standardfraser (SMCP)?

7. Upplever du att det är svårt att höra över VHF:en?

8. Tycker du att säkerheten (med tanke på kommunikationen) är tillräckligt hög, eller behöver den förbättras?

Regler

Till lotsar

1. Händer det att du inte informerar/översätter order till en utländsk befälhavare?
Om så är fallet, anledning?
2. Kan det hända att befälhavaren slappnar av när du kommer ombord?

Till lotsar/befälhavare

1. Finns det alltid tid att utföra en Master/Pilot exchange?
Om inte, av vilken anledning?
2. Händer det att man ber om engelska till externa aktörer?

Till bogserbåtsbefälhavare

1. Kan du uppleva problem med att sköta kommunikationen samtidigt som du manövrerar?

Till alla

1. Skulle en lag som reglerar arbetsspråket vid extern kommunikation vara bra?

Övrigt

1. Har du varit med om något tillbud eller olycka där kommunikationen har varit en bidragande orsak?
Om så är fallet, hur felade kommunikationen?
2. Vilka vidareutbildningar erbjuds inom yrket med hänsyn till kommunikationen?



Linnéuniversitetet
Sjöfartshögskolan

391 82 Kalmar
Tel 0772-28 80 00
sjo@lnu.se
Lnu.se