



Linnéuniversitetet
Sjöfartshögskolan

Sjökaptensprogrammet
Självständigt arbete

Attityder till användandet av skyddsutrustning

- En undersökning av arbetsledarens attityder till en säkrare arbetsmiljö till sjöss

Oskar Andersson & Pontus Erlandsson
2015-05-20
Program: Sjökaptensprogrammet
Ämne: Självständigt arbete
Nivå: 15hp
Kurskod: 2SJO1E

Linnaeus University
Kalmar Maritime Academy

Utbildningsprogram:	Sjökapstensprogrammet
Arbetets omfattning:	Självständigt arbete om 15hp
Titel:	Attityder till användandet av skyddsutrustning - En undersökning av arbetsledarens attityder till en säkrare arbetsmiljö till sjöss
Författare:	Oskar Andersson & Pontus Erlandsson
Handledare:	Ingegerd Snöberg

Abstrakt

Ombord på fartyg transporteras, hanteras och används farliga kemikalier. Ansvariga för arbetsmiljön är fartygsbefälen. Syftet med studien är att undersöka hur de ansvariga ombord förhåller sig till skyddsutrustning och vilket ansvar de tar för att se till att skyddsutrustning används på rätt sätt. I undersökningen har kvalitativa intervjuer genomförts. Resultatet visar att fartygsbefälen är medvetna om att de är ansvariga att se till att lagar och regler följs. De är medvetna om att de har en viktig roll och att de kan påverka säkerhetskulturen ombord. Faktorer som påverkar de ansvarigas attityd till kemiska hälsorisker enligt den här studien är lagar, påtryckningar från rederiet, egna erfarenheter, yttre kontroller som till exempel vettinginspektion och att de värnar om besättningens hälsa.

Nyckelord: attityder, riskbeteende, värderingar, personlig skyddsutrustning, arbetsmiljö.

Linnaeus University
Kalmar Maritime Academy

Degree course:	Nautical Science
Level:	Diploma Thesis, 15 ETC
Titel:	Attitudes to usage of protective equipment - An investigation of the supervisors attitudes toward a safe working environment at sea
Author:	Oskar Andersson & Pontus Erlandsson
Supervisor:	Ingegerd Snöberg

Abstract

Dangerous chemicals are transported, handled and used on daily basis onboard merchant vessels. The ships' officers are responsible for upholding a safe working environment. The intent of this thesis is to investigate how those responsible relate to the protective equipment and what responsibility they are taking to ensure that protective equipment is used correctly. In the thesis, qualitative interviews were conducted. The results show that the officers are aware that they are responsible to ensure that laws and regulations are followed. They believe that they have an important role and that they can affect the safety culture on board. Factors affecting the responsible officers' attitude to chemical hazards according to this thesis are laws, pressure from the shipping company, own experiences, external controls such as vetting inspections and that they care about the health of their crew.

Keywords: attitudes, risk behaviors, personal protective equipment, working environment

Förord

Detta examensarbete har genomförts som en del i Sjökapensutbildningen. Arbetet har utförts under våren 2015. I utbildningen ingår fartygsförlagd praktik. Under detta utbildningsmoment har vi kommit i kontakt med arbetsuppgifter där man hanterar hälsofarliga kemikalier. Vi har egna erfarenheter av arbetsmoment där fartygsbesättningar inte använt skyddsutrustning. Vi tycker därför att det vore intressant att studera hur de som är ansvariga upplever arbetsituationen. Vi vill rikta ett stort tack till de personer som deltagit i studien. Vi vill också tacka vår handledare Ingegerd Snöberg, som hjälpt oss på vägen.

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	1
2. Syfte	3
3. Teori	3
3.1 Tidigare studier	4
3.2 Motivation	4
4. Metod	6
4.1 Urval	6
4.2 Datainsamling	6
4.3 Registrering av intervjuerna	6
4.4 Etik och genusperspektiv	7
4.5 Validitet och reliabilitet	7
5. Resultat	8
5.1 Varför används inte personlig skyddsutrustning?	8
5.2 Varför används personlig skyddsutrustning?	10
5.3 Hur ser befälen på sin roll?	11
6. Diskussion	13
6.1 Resultatdiskussion	13
6.1.1 Hur ser befälen på sin roll?	14
6.1.2 Vilken attityd har ansvarigt befäl till användandet av personlig skyddsutrustning?	15
6.1.3 Vilka omständigheter påverkar befälens attityd till användandet av personlig skyddsutrustning?	15
6.2 Metoddiskussion	17
7. Förslag till vidare forskning	17
Referenser	18
Bilaga A	I

1. Bakgrund

Ombord på fartyg utsätts sjömän ständigt för risker som exempelvis buller, vibrationer, stress och farliga kemikalier. Det finns många typer av kemikalier på fartyg och rutinerna för att skydda sig är inte lika inarbetade på sjön som på land (Centrum för maritim hälsa, 2015). Forskning har visat att sjömän har en ökad risk att drabbas av cancer och dö i förtid (Sjöfartens arbetsmiljönämnd, 2015). Sjöfartens arbetsmiljönämnd menar att man kan minska riskerna genom att skydda sig.

Allt är gift, intet är ogiftigt, det är bara en fråga om dosens storlek.

Sa Philippus Paracelsus, en schweizisk läkare på 1500-talet. En sanning som gäller än idag (Prevent, 2002 s.7).

Maritime Labour Convention 2006 (förkortas MLC 2006) är till för att människor som arbetar ombord på fartyg ska göra det under humana villkor. De svenska lagarna uppfyller de krav som ställs i MLC 2006 (Regeringen, 2015). För svensk sjöfart gäller fartygssäkerhetslagen (2003:364) och arbetsmiljölagen (AML 1977:1160). Arbetsmiljölagen innehåller grundprinciperna, syfte är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet, samt att i övrigt uppnå en god arbetsmiljö. Lagen är en samverkanslag vilket innebär att arbetsgivare och arbetstagare behöver samarbeta. Den reglerar skyldigheter för arbetsgivare, andra skyddsansvariga och arbetstagaren. Det är arbetsgivaren (rederiet) som har huvudansvaret för arbetsmiljön ombord (Arbetsmiljölagen 1977:1160). Befälen har därför ett ansvar att se till att skyddsutrustning finns och att den används rätt. Arbetstagaren är skyldig att använda den utrustning som arbetet kräver (AML 1977:1160 kap 3:4 §).

Fartygssäkerhetslagen säger bland annat att befälhavaren är skyldig att följa arbetsmiljölagen på samma sätt som en arbetsgivare (Fartygssäkerhetslag 2003:364 kap 4: 9). Regeringen har gett arbetsmiljöverket i uppdrag att ge ut mer detaljerade föreskrifter (Arbetsmiljöverket, 2015). Arbetsmiljöverkets författningssamling består av ett 80-tal föreskrifter där en del är allmänna och en del föreskrifter behandlar sakfrågor. De föreskrifter som berörs i denna studie är:

- AFS 1996:07 Utförande av personlig skyddsutrustning
- AFS 2001:01 Systematiskt arbetsmiljöarbete

- AFS 2005:06 Medicinska kontroller i arbetslivet
- AFS 2005:18 Härdplaster
- AFS 2011:19 Kemiska arbetsmiljörisker
- TSFS 2009:119 Transportstyrelsens föreskrift och allmänna råd om arbetsmiljö på fartyg

Systematiskt arbetsmiljöarbete innebär ett fortlöpande arbete från arbetsgivarens sida att kontrollera och vidta åtgärder för att säkerhetsställa en god arbetsmiljö (AFS 2001:1). För att säkerställa att arbetsmiljön kontinuerligt undersök finns ombord på fartyg utvalda medarbetare som blivit tilldelade rollen som säkerhetsombud (Fartygssäkerhetslagen kap 6:11§).

Enligt åtgärdsstegen i 16 § AFS2011:19 är det redarens skyldighet att utforma arbetsmiljön på sådant sätt att arbetstagaren enbart som sista åtgärd behöver använda sig av personlig skyddsutrustning. I första hand ska andra arbetsmetoder användas. Personlig skyddsutrustning ska tillhandahållas av arbetsgivaren. Arbetsgivaren är skyldig att upplysa arbetstagaren om de risker som finns och förvissa sig om att hen har lämplig utbildning.

Arbetsgivaren ska erbjuda medicinska kontroller om det gjorts en riskbedömning som visar att det är motiverat (AFS 2005:18). Om arbetstagaren exponeras för härdplaster ska medicinska kontroller erbjudas av arbetsgivaren oavsett riskbedömningens utfall.

Arbetsmiljöverket reglerar hur arbetet med härdplaster ska utföras genom AFS 2005:18. Härdplast kan ge upphov till bland annat astma och hudallergi om inte skyddsutrustning används på rätt vis (AFS 2005:18).

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om arbetsmiljö på fartyg är omfattande men inte så specifika. För specifika arbeten hänvisar Transportstyrelsen genom TSFS 2009:119 till Arbetsmiljöverkets föreskrifter.

På många arbetsplatser används ett stort antal kemiska produkter. Ombord på dagens fartyg finner vi allt ifrån rengöringskemikalier till färger och oljor. Ett ämnes farlighet anses bero på vilken skadlig effekt ämnet kan orsaka och mängden eller koncentration av ämnet som behövs för att uppnå den skadliga effekten. Människor i arbetsför ålder som tvingas gå i förtidspension på grund av fysisk ohälsa är kostsamt för den svenska ekonomin. År 2003 kostade den arbetsrelaterade ohälsan svenska staten 120 miljarder kronor (Johansson, 2003).

Ekvationen att skapa en bra arbetsmiljö och en fungerande produktion är många gånger svår att få ihop. Johansson menar att grundproblemet är att företagen prioriterar produktivitet före mänskliga värden. “Slit och släng” arbetskraft är en företagsekonomisk produkt. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv måste alla få chansen att producera efter egen förmåga (Johansson, 2003).

Den mänskliga kroppen kan ta upp kemikalier genom förtäring, hudkontakt och inandning. Hälsoeffekter vid exponering av kemikalier delas in i lokala hälsoeffekter och systemiska hälsoeffekter. Lokala hälsoeffekter uppstår när en skadlig kemikalie kommer i kontakt med kroppen, exempelvis frätskador, köldskador och brännskador. Systemiska hälsoeffekter uppstår när en skadlig kemikalie tar sig in i kroppen genom huden, andningsorganen eller matsmältningssystemet. Effekter som kan uppstå är bland annat förgiftning, allergi och cancer. Dessa negativa hälsoeffekter kan visa sig direkt, eller komma fram långt senare (Krook, 2001). Trots lagar och föreskrifter som är till för att skydda utsatta sjömän genom sitt arbete för en ökad risk att drabbas av cancer. Därför vore det intressant att se hur de ansvariga befälen förhåller sig till de risker som fartygsbesättningar dagligen utsätts för.

2. Syfte

Studiens syfte är att undersöka hur ansvariga befäl förhåller sig till användandet av skyddsutrustning då kemiska hälsorisker finns. Samt vilket ansvar de tar för att se till att skyddsutrustning används på rätt sätt. Frågeställningarna som ska besvaras i studien är:

- Är ansvarigt befäl medveten om sin roll?
- Vilken attityd har ansvarigt befäl till användandet av personlig skyddsutrustning?
- Vilka omständigheter påverkar befälens attityd till användandet av personlig skyddsutrustning?

3. Teori

Nationalencyklopedin definierar en risk i en teknisk benämning som “... sannolikheten för att en specificerad omständighet (riskkälla) leder till en specificerad oönskad händelse eller effekt under en angiven tidsperiod”. Risker kommer alltid att finnas menar Slovic (2004). Han definierar risker som sannolikheten för att något oönskat ska inträffa och konsekvensen av det, om det händer. Slovic menar att hur man uppfattar risker beror på tidigare erfarenheter och kunskaper. Riskacceptans är beroende av sociala och kulturella faktorer (Ibid). Idag finns

faror som är osynliga för oss människor. Denna fara utgörs ofta av kemiska produkter som våra sinnen inte kan uppfatta. Faran upplevs inte som en risk förrän konsekvensen blir tydlig menar Adam *et al.* (2000).

3.1 Tidigare studier

I en studie utförd i ett fartygsmaskinrum har Norlinder och Nilsson (2001) utrett hur olika kemikalier påverkar maskinpersonalen. Genom att ta urinprover före och efter exponering av olika kemikalier har man kunnat studera koncentrationen av hydroxypyren i urinen. Detta ger en indikation på mängden polyaromatiska kolväten testpersonerna exponerats för. Genom studien har de kunnat visa hur väl olika typer av utrustning verkligen skyddar användaren. Att använda rätt utrustning som är godkänd för ändamålet är av stor vikt. Norlinder och Nilsson har visat att sannolikheten att drabbas av specifika typer av cancer ökar väsentligt för sjömän som utsatts för långvarig exponering på tankfartyg. I en studie av Jensen *et al.* (2005) visas att den vanligaste orsaken till kemiska skador ombord sker i samband med rengöringsarbeten med kemiska medel. Ofta saknas information om användning av personlig skyddsutrustning och när det finns risk för farlig exponering (Ibid). På tankfartyg är det även vanligt att däckspersonalen utsätts för bensen, ett lättflyktigt ämne som förekommer i bland annat bensin. Nilsson och Norlinder (Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, 2015) har visat att sjömän som utsätts för bensen löper ökad risk att drabbas av leukemi och lymfcancer. Även avgaser från fordon på lastdäck kan utgöra en hälsofara för sjömannen menar Norén och Åberg (2012). Deras studie visar att sjömän som vistas på lastdäck ofta exponeras för diselavgaser vilket ökar risken att drabbas av lungcancer (Ibid).

3.2 Motivation

Törner (2008) menar att de traditionella metoderna (tekniska och fysiska säkerhetsåtgärder) samt utveckling av fungerande rutiner är bra instrument i säkerhetsarbetet. För att förbättra säkerhetsarbetet ytterligare menar Törner att säkerhetsklimatet och samspelet mellan människor är viktiga faktorer som behöver beaktas för en ännu säkrare arbetsmiljö. Törner (2006) menar att en god kommunikation och tillit mellan arbetsgivaren och arbetstagare är viktiga komponenter för säkerhetsklimatet i en organisation. För att få en bra säkerhetskultur behöver klimatet vara öppet och informerande (Reason, 1997). Detta innebär att personalen måste få säga sin mening utan att bli ifrågasatta.

En säkrare arbetsmiljö kan inte uppnås genom att beskriva säkerhetsarbetet i ett dokument menar Clarke (2000). Om målet är att skapa en säkrare arbetsmiljö måste man åt de attityder

och värderingar som verkar i organisationen (Ibid). Det är viktigt att organisationens ledning visar sitt engagemang i arbetsmiljöfrågorna menar Vecchio *et al.* (2004). Besitter individen kompetensen och kunskapen att fatta egna beslut och bedöma riskerna i arbetet gynnar det säkerheten menar Clark (2000). Hon menar också att organisationen behöver förmedla sina mål och visa att den prioriterar säkerhetsarbetet.

Vinodkumar och Bhasi (2010) hävdar att när en organisation arbetar för att förbättra säkerheten på en arbetsplats påverkar det de anställdas beteende och attityd positivt. Säkerhetsutbildning identifierades som den viktigaste faktorn i en undersökning på åtta större industrier i Indien (Ibid). Genom säkerhetsutbildning ökas kunskapen, medvetenheten och motivationen att följa gällande säkerhetsföreskrifter samt att de anställda blir mer engagerade att delta i säkerhetsförbättringar (Ibid). När chefen negligerar hälsorisker uppfattar de anställda att företaget inte är intresserad av deras hälsa (Osada, 1991).

Cederlöf (2013) menar att många arbetsgivare uttrycker ett missnöje över att de anställda nonchalerar säkerhetsaspekterna, samtidigt säger många anställda att arbetsgivaren nonchalerar säkerhetsaspekterna. Syftet med personlig skyddsutrustning är att skydda individer mot skador och ohälsa. Cederlöfs (2013) resultat har visat på att det finns ett visst motstånd mot användandet av utrustningen, vilket förklaras med att respondenterna i studien känt att de blivit påtvingade utrustning och att organisationen agerar överbeskyddande. Cederlöf (2013) har flera gånger stött på bortförklaringar som "jag ska bara" i sitt arbete som arbetsledare på byggarbetsplatser. Respondenterna i studien förklarar att de inte använder hjälm eftersom det aldrig inträffat en olycka på deras arbetsplats (Ibid). Rundmo (1992) beskriver hur man förminskar risker genom att normalisera dem. Har ett arbete utförts ett flertal gånger utan att en olycka inträffat är det lätt att individerna upplever risken som hanterbar.

Fartyg går att beskriva som en totalitär institution i Goffmans (1961) mening. En plats där invånarna sover, arbetar och roar sig. Allt sker inom institutionens väggar. Beteenden som anses onormala i vardagen utanför kan här anses vara helt normala menar Goffman (1961). Inom ramen för institutionen kan därför beteenden som utanför vore helt orimligt kanske till och med olagligt, anses som fullt acceptabelt (Ibid).

4. Metod

I studien har en kvalitativ metod använts eftersom syftet är att förstå orsakerna till befälens attityder. Kvalitativa intervjuer används för att försöka ”... förstå människors sätt att resonera eller reagera...” (Trost, 2010 s.32). I studien har ostrukturerade intervjuer genomförts. Genom att använda sig av en ostrukturerad intervjuteknik med låg standardisering, har målet varit att skapa en samtalsliknande intervjusituation där samtalet styr frågeföljden. Metoden valdes för att respondenterna ska känna sig trygga och ges möjlighet att förmedla sin verklighetsuppfattning och själv kunna lägga vikt på det de anser är intressant.

Intervjuerna har primärt genomförts som enskilda intervjuer. Vid några tillfällen då detta inte varit praktiskt möjligt har intervjuerna genomförts över telefon. En ostrukturerad intervjuguide utarbetades (bilaga A). Den användes som stöd under intervjuerna om samtalet inte flöt på naturligt. I denna teknik har intervjuaren teman eller huvudfrågor att utgå från, detaljerade frågor undviks. På så sätt skapas ett samtal som den intervjuade har möjlighet att styra till viss del. Tekniken går ut på att få den intervjuade att berätta så mycket som möjligt för att få en insyn i dennes syn på verkligheten (Trost 2010).

4.1 Urval

I kvalitativa intervjustudier är det vanligt att välja ut respondenter efter vissa specifika kriterier (Kvale och Brinkmann, 2009). Kriterierna för respondenterna som ingått i studien var att de ska vara svenskspråkiga nautiska sjöbefäl med erfarenheter som ansvariga för manskap och sjöbefälsstudenter. Respondentgruppen bestod av sju personer, två kvinnor och fem män. Enligt Trost (2010) är fem till tio intervjuer ett lämpligt antal vid denna typ av studie.

4.2 Datainsamling

En testintervju genomfördes med en sjöbefälsstudent och analyserades. Vid analysen uppdagades brister både intervjuteknik och utformning av intervjuguiden. Intervjuguiden var i flera fall alltför specifik och fick formuleras om. Därefter utfördes ytterligare en testintervju, med betydligt bättre resultat. När förberedelserna var klara tillfrågades sju stycken sjöbefäl via mail. Där de fick information om studien och dess syfte. Samtliga tillfrågade valde att delta.

4.3 Registrering av intervjuerna

Samtliga intervjuer har spelats in. Genom att spela in det som sägs kan fokus helt läggas på samtalet och den intervjuades svar. Samtliga respondenter tillfrågades om det var okej att

intervjun spelades in. Ryen (2005) menar att man måste avstå att spela in samtalet om intervjupersonen känner sig besvärad av detta, samt att bandspelaren kan ta fokus av intervjupersonen. Samtliga intervjuer har transkriberats nära i tid efter att intervjun genomförts. Detta för att processa resultatet då det fortfarande är färskt i minnet. Att lyssna till sin egen röst i intervjusammanhang ger också intervjuaren möjlighet att utvecklas (Trost 2010).

4.4 Etik och genusperspektiv

Respondenterna i den här studien, både kvinnor och män, är alla aktiva sjömän i handelsflottan. Samtliga respondenter är anonyma. Eftersom alla respondenter har arbetat för olika arbetsgivare och berättar om sin samlade erfarenhet i branschen är heller ingen enskild arbetsgivare utpekad i intervjuerna. I samtliga fall har det handlat om situationen i den moderna sjöfarten i stort. Samtliga respondenter har blivit informerade om att intervjun spelas in. Detta i enighet med Vetenskapsrådets (2015) råd och riktlinjer.

4.5 Validitet och reliabilitet

Med studiens validitet menas om det som mäts är relevant i sammanhanget, men också om sättet man mäter på är rätt för att få fram de svar man söker (Trost, 2010). Genom att använda breda frågeteman ges möjlighet för de intervjuade att berätta om sin verklighet. Som förberedelse inför intervjuerna genomfördes två stycken testintervjuer. Detta för att pröva intervjufrågornas validitet samt att skapa erfarenhet i intervjusituationer. Trots testintervjuerna finns det en risk att respondenternas svar misstolkats.

Med reliabilitet menas ofta att de data som utgör studiens resultat är tillförlitliga. Studien ska kunna prövas eller göras om och då ska samma resultat nås. Detta bygger på idén att det man mäter är statiskt, att förutsättningarna är desamma vid samtliga mätningar. Trost (2010) menar att det är orimligt att tala om reliabilitet vid denna typ av studie eftersom det i studiens natur förutsätts låg standardisering. Vi lever i dynamisk värld där människor har förmågan att ta till sig ny kunskap och ändra sin uppfattning av vad som är riktigt och rätt (Ibid). Därför kan vi förvänta oss skilda resultat vid skilda tidpunkter. Även aspekten att respondenterna inte berättar hur det är utan förskönar sanningen är en aspekt som sänker reliabiliteten.

5. Resultat

Fartygstyperna som studiens respondenter har erfarenhet från är styckegods, passagerarfartyg, produkttanker och bulkfartyg. Eftersom fartygen är olika möter människorna ombord olika risker i sitt vardagliga arbete. I studien deltog befälhavare, överstyrmän och andrestyrmän. Samtliga respondenter fick i inledningen av intervjun berätta vilka kemiska risker som finns på deras arbetsplats och hur de upplever dessa. Gemensamt för alla respondenter var att de upplevde att det fanns många kemiska risker ombord. Samtliga respondenter ansåg att hårdplaster, syrefattiga utrymmen, farlig last, rengöringsmedel och andra kemikalier var risker de stöter på i sitt vardagliga arbete. Tre av respondenterna menar att hur man ser på risker påverkas till viss del av sina tidigare erfarenheter. Ett återkommande svar i flertalet av intervjuerna var att risker där konsekvenserna är vad vi kallar direkta, exempelvis vid fall från hög höjd, värderas högre. Respondenterna menar att de tillsammans med sina kollegor är mer benägna att skydda sig mot sådana risker än mot risker där konsekvenserna blir synbara först efter lång tid.

5.1 Varför används inte personlig skyddsutrustning?

Samtliga respondenter var eniga om att utrustning som försvårat arbetet eller är obekvämt tenderas att inte användas. Utrustning som inte passar användaren är enligt respondenter ett vanligt problem. Ombord på fartygen är det vanligt att det i förråden bara finns ett fåtal storlekar av arbetshandskar att välja mellan. De respondenter som har fått handskar som inte passar menar att detta försvårar arbetet. Stora och klumpiga handskar försämrar finmotoriken vid målning. De menar att ibland måste handskarna tas av för att det ska gå att arbeta. En annan av våra respondenter som ofta tvingas använda för små handskar menar att dessa går sönder långt tidigare än kollegornas handskar.

Det känns som de snålar, de beställer inte olika storlekar utan kör på one size fits all.

Respondenterna har även varit med om att stora delar av det de beställt har strukits av rederiet. Om de skickar en beställning på 10 handskar i olika storlekar så får de 4 par levererade. De har även fått mail från kontoret, som frågar varför den utrustningen behövs när det finns andra billigare handskar.

Handskarna kostar 250 kr paret, vad ska det vara bra för? De här handskarna kostar ju bara 39:50 ... man får stånga sig blodig för att få vissa grejer.

Respondenterna har förståelse för att rederiet inte vill slösa pengar i onödan. En av respondenterna tar upp att hen inte vill tjata för mycket på rederiet då detta kan vara negativt för framtida uppmönstringar.

Även om utrustning finns används den inte alltid. Fler av respondenterna förklarar detta som ren lathet. Ofta i samband med mindre uppgifter som tar kort tid att genomföra negligeras riskerna just på grund av den korta exponeringstiden. Kunskapen finns men man rättfärdigar sitt beteende med en ”jag ska bara attityd”. Det tar längre tid att gå och hämta rätt utrustning än att utföra arbetet. Detta sätt att tänka och agera är vanligast i situationer då riskerna är osynliga.

Om jag kan dö på en gång av det, då hade det varit en helt annan grej. Men om jag får cancer om 30 år, då kommer jag självklart att ångra det men just idag kan jag inte tänka så långt. Min hjärna fungerar inte så i alla fall.

Fler av respondenterna har erfarenheter av attitydskillnader mellan olika generationer och kulturer. Några menar att speciellt äldre matrosar, som arbetat till sjöss i flera decennier, har en tendens att motverka att nyheter införs. På många båtar stöter man på attityden så här har vi alltid gjort och det fungerar bra. Ett par av respondenterna har även upplevt att det finns en machoattityd bland yngre styrmän som tror att de är odödliga. Kulturella skillnader kan bidra till att skyddsutrustning inte används. Enligt tre av respondenterna som arbetat med utländskt manskap blir det lätt fel om man inte är medveten om skillnader. De menar att saker som svenskar tar för givet är inte alltid lika självklart i andra kulturer. I vår kultur är vi vana vid att om en matros behöver nya handskar säger hen det. Att anta att alla fungerar så kan få konsekvensen att matroserna arbetar utan tillgång till handskar menar respondenterna.

Respondenterna uppfattar det som att de flesta oftast gör som alla andra ombord vid användandet av skyddsutrustning. Om normen ombord exempelvis är att använda skyddsmask vid målning med hårdplaster kommer nya matrosar att följa normen och använda skyddsmask.

En äldre matros sa: vad ska du ha den där skiten för? För han hade ju ingen utrustning. Nästan som en tuff jargong, hahaha det är så jävla fånigt, men så var det i alla fall.

Vad det gäller rederiets påverkan går åsikterna isär en aning. Majoriteten av respondenterna anser som tidigare nämnts att de känner ett visst motstånd från rederiets sida. Då främst att kontoret vill hålla utgifterna nere och gärna ifrågasätter beställningar från fartygen. En

respondent har även tagit upp att informationen och instruktionerna som skickas från kontoret är för omfattande. Hen menar att man tillslut drunknar i information och att det påverkar arbetet negativt. Det skickas i sådan takt att man ombord inte hinner med, det blir en belastning som påverkar en negativt. Arbetslusten och motivationen går ner menar respondenten.

5.2 Varför används personlig skyddsutrustning?

Respondenterna är eniga om att säkerhetstänket och kunskaperna om de risker som finns är betydligt bättre idag än för några år sedan. En av respondenterna berättar om när hen var mönstrad som matros och målade med härdplaster inne i dåligt ventilerat utrymme.

Jag har själv varit med om att man stått och målat inredningen en hel dag, sen när kvällen kommer då kan man fan inte äta någonting. Det är bara att gå och lägga sig, man mår illa och spyr.

Matrosar har idag ofta mycket bra koll på lagar och paragrafer. För att personlig skyddsutrustning ska användas anser samtliga respondenter att det behövs en förståelse för risker och konsekvenser. En av respondenterna berättar att om det är någon i ens närhet som blivit sjuk eller skadat sig på grund av kemikalier ökar det medvetenheten och folk använder skyddsutrustning mer. Hen menar att det är lättare att relatera till sådant som händer i ens direkta närhet än att lyssna till någon som informerar om farorna.

Respondenterna tror att en av de viktigaste faktorerna för att få besättningen att använda rätt skyddsutrustning är att göra den mer användarvänlig. De menar att utrustningen inte får ses som något jobbigt och påtvingat, som ett hinder i arbetet. Här finns mycket att vinna genom att skapa en god kommunikation mellan fartyg och kontor menar de. Om kontoret är villigt att tillgodose vissa önskemål från fartygen kommer det troligtvis leda till en ökad användning av viss utrustning.

Om alla hade haft på sig gasmask hade jag också haft min mask på mig. Det är väl en självklarhet.

Respondenterna menar att genom att skapa nya rutiner kan man kanske ändra normen ombord. Man menar att det mycket väl kan leda till att fler använder rätt skyddsutrustning. Förutsättningen är då att det finns tillgång till sådan utrustning.

I frågan om kulturella skillnader tog några av respondenterna upp att matrosar från vissa kulturer inte alltid säger till när de är i behov av ny utrustning. Respondenterna berättar att det

är vanligt med matrosar som blir försvenskade då de arbetat med svenskar under en längre tid. Alltså att de då säger till att nu behöver jag nya handskar.

En av respondenterna som arbetat en tid på mindre tonnage tog upp att de inte hade speciellt mycket personlig skyddsutrustning. Istället fanns utrustningen som behövdes lättillgänglig för alla på den plats arbetet utfördes. Exempelvis oljeresistenta handskar vid bunkerstationen m.m.

De respondenter som arbetat på tankbåtar tog upp utomstående påtryckningar som en stor faktor till att allt sköttes enligt reglerna. De menar att man inte vill få anmärkningar på sådant vid en vettinginspektion. De tror att reglerna efterföljs bättre när det är hårdare kontroller.

5.3 Hur ser befälen på sin roll?

Enhälligt anser respondenterna att ansvarigt befäl måste se till att reglerna följs. De har genom sin arbetsbeskrivning ett uppdrag från rederiet/arbetsgivaren att se till att besättningen använder rätt utrustning. Respondenterna menar att detta är väldigt viktigt att förstå som befäl. Det gäller att tjata och tjata tills alla gör som man säger menar en respondent. En annan av respondenterna har en avvikande åsikt och menar att man ska vara tydlig och förklara men att man i slutänden inte har möjlighet att tvinga människor att skydda sig.

Respondenterna menar att de flesta som arbetar till sjöss är medvetna om riskerna men att man måste informera när det kommer nya och när man har elever ombord. Det råder delade meningar om hur man ska gå tillväga med exempelvis elever. Ibland har de inte någon förkunskap överhuvudtaget. Vissa menar att man måste ligga på och förklara och visa. För att försäkra sig om att eleven förstår innan denna får göra det själv. Andra menar att man inte kan göra på det sättet, det skapar dålig stämning om man som befäl är allt för kontrollerande.

En del av respondenterna menar att om man delar ut personlig skyddsutrustning tenderas den att användas mer. Då gäller det att vara tydlig med att de kommer få ny utrustning när den gamla är sliten och att man inte ska behöva vara rädd för att använda utrustningen. En av respondenterna förklarar att de har sin skyddsutrustning opersonlig och placerad där den behövs. Detta menar hen gör att den är lättillgänglig och används.

En av respondenterna tröttnade på rederiet när det levererades dåliga prylar. Därför går hen själv och köper bra utrustning till besättningen och redovisar utlägget vid månadsredovisningen.

En av respondenterna tar upp att checklistorna som används vid större operationer är bra. Hen menar att även om man ofta hör klagomål och negativiteter riktade mot alla checklistor, uppfyller dem sitt syfte. Varje gång en sådan operation planeras, går man igenom listorna och blir då påmind om riskerna i arbetet.

En respondent har erfarit ett motstånd att få ut ny utrustning när den befintliga blivit sliten eller gått sönder. Hen arbetade då som matros. Fler av respondenterna känner igen detta, men kan inte riktigt förstå resonemanget hos dem ansvariga som nekar sitt manskap tillgång till fungerande skyddsutrustning. En av respondenterna menar att det finns de som tar med sig exempelvis arbetskor hem, alltså stjälar utrustning av fartyget.

Det finns ju alltid folk som stjälar också, det är ju därför det finns ett visst motstånd.

Sådant beteende föder alltså denna misstänksamhet och ovilja att dela ut utrustning menar respondenterna.

Två av respondenterna tar upp den juridiska aspekten. De menar att de själva kan bli ansvariga för en eventuell olycka om de inte har följt lagar och gällande föreskrifter. Därför poängterar de att en anledning till att de följer reglerna är för att själva ha ryggen fri. Samtidigt som båda menar att vissa saker måste man se mellan fingrarna, exempelvis om det är väldigt varmt finns det en förståelse för att man klär sig lite svalare.

Fler av respondenterna menar att kommunikation och mänsklig kontakt är väldigt viktiga aspekter, något som kan te sig självklart och enkelt för många. Men det är inte alltid lika enkelt som det låter. Genom att skapa en kamratlig miljö där alla lyssnar och vågar tala för sig själva, har man kommit en lång bit på vägen menar respondenterna. Vid säkerhetsmöten är det viktigt att som befäl lyssna på förslag och inte bara köra över även om man tycker att just det förslaget är olämpligt berättar en respondent. Detta för att få folk att våga berätta vad de tänker.

Att föregå med gott exempel är väldigt viktigt när du är befäl. Det är du som sätter standarden menar respondenterna.

En odödlig styrman med machoattityd bidrar sällan till en säkrare arbetsmiljö.

Fler av respondenterna har någon gång i sin karriär mött sjömän som tycker att de är tuffa och hånar sina kollegor eller elever som använder viss skyddsutrustning. Respondenterna menar att detta är helt oacceptabelt och att det är av stor vikt att man som befäl säger ifrån här.

En av respondenterna menar att hens roll som medlare mellan rederi och fartyg ibland känns tung. På ena sidan är rederiet som vill göra så stor vinst som möjligt. På andra sidan är besättningen som ska utföra arbetet som genererar vinsten. För att spara pengar stryks vissa beställningar från båten som rederikontoret anser vara onödiga.

Man kan ligga och köra fullt fast man inte behöver och bränna flera hundra tusen.

Respondenten menar att det då är svårt att förklara för besättningen att fartyget inte har råd att köpa in vissa saker på grund av det ekonomiska läget.

6. Diskussion

Studiens syfte var att undersöka hur ansvariga befäl förhåller sig till användandet av skyddsutrustning då kemiska hälsorisker finns. Samt vilket ansvar de tar för att se till att skyddsutrustning används på rätt sätt. Frågeställningarna som skulle besvaras i studien var:

- Är ansvarigt befäl medveten om sin roll?
- Vilken attityd har ansvarigt befäl till användandet av personlig skyddsutrustning?
- Vilka omständigheter påverkar befälens attityd till användandet av personlig skyddsutrustning?

6.1 Resultatdiskussion

Trots att intervjuerna var ostrukturerade i denna studie var många svar och åsikter lika. För att komma fram till hur fartygsbefälen upplever vad som påverkar deras attityd, problematiserar denna diskussion runt ämnet varför/varför inte skyddsutrustningen används. För att förstå attityder behövs en förståelse om de bakomliggande orsakerna (Clarke, 2000), det vill säga vilka faktorer som påverkar. Diskussionen kring studiens resultat ger en tydligare bild av vad som påverkar de medverkande fartygsbefälens attityder samt hur de ser på sin roll.

6.1.1 Hur ser befälen på sin roll?

Fartygsbefälen i studien är medvetna om att de är ansvariga att se till att lagar och regler följs. De anser att även deras kollegor har god kännedom om de lagar och föreskrifter som gäller. Studiens resultat visar att de ansvariga anser att de har en viktig roll och kan påverka säkerhetskulturen ombord. Det är en svår uppgift att få både rederiet och besättningen nöjda. Rederiet vill spara pengar, besättningen vill ha bekväm utrustning. Vecchio *et al.* (2004) menar att för att skapa en positiv arbetskultur ombord och stärka moralen måste ledningen visa att man bryr sig om de anställda. Här uppstår ofta en konflikt eftersom fartygsbefälen känner sig klivna då de måste värna om båda parter intressen. I denna studie har några av respondenterna känt av vad dem kallar ett motstånd från rederiets sida. De får inte den utrustning som behövs för att kunna utföra ett säkert arbete.

Resultat visar att sjömännen i regel har bra koll på vad som gäller. Det går alltså inte att skylla okunskap som en faktor att skyddsutrustning inte används. Studien visar att utrustning som individen tilldelas personligen i regel används och sköts i högre utsträckning. Att som ny få oanvänd utrustning av hög kvalitet i handen förmedlar en känsla av att organisationen bryr sig, sådant påverkar de anställdas attityd och beteende positivt menar Vinodkumar *et al.* (2010).

Studien visar att ansvarigt fartygsbefäl måste föregå med gott exempel för att skapa eller behålla bra säkerhetsrutiner. Osada (1991) menar att chefer som negligerar riskerna sänder signaler att organisationen inte värnar om sina anställdas hälsa. För att skapa en säkrare arbetsmiljö måste man åt de attityder och värderingar som råder inom organisationen menar Clarke (2000). Genom aktion och kommunikation ska de ansvariga motivera sin besättning såväl i att utföra ett bra arbete som i att vidhålla en bra arbetssäkerhet. Studien resultat visar att detta är en stor utmaning. I likhet med Törner (2008) menar respondenterna att ett välfungerande samspel mellan människor är en oerhört viktig faktor i säkerhetsarbetet. Kommunikationen återkommer i nästan alla moment i fartygsbefälens arbetsroll. Genom att leda arbetet ombord ska de motivera besättningen att göra ett bra arbete utan att utsätta sig för kemiska risker.

6.1.2 Vilken attityd har ansvarigt befäl till användandet av personlig skyddsutrustning?

Fartygsbefälen som medverkat i studien är eniga om att medvetenheten och kunskaperna om de risker som finns är betydligt bättre idag än för några år sedan. Enligt Adam *et al.* (2003) är det lättare att relatera till sådant som händer i ens direkta närhet än att lyssna till någon eller på annat sätt ta till sig informerar om vilka risker som finns. Det blir ofta abstrakt att lyssna eller läsa hur man gör för att skydda sig. Resultatet av denna studie visar att något som verkligen får fart på säkerhetsarbetet är då olyckan varit framme. Efter olyckan är besättningarna i regel väldigt medvetna om alla inblandade risker och vilka konsekvenserna blir om man inte skyddar sig ordentligt.

Rundmos (1992) teori om normalisering är ett sätt att förklara varför folk väljer att inte skydda sig. Rundmo menar att när ett riskfyllt moment utförs väldigt många gånger utan att en olycka inträffat, finns risken att individen börjar uppleva risken som hanterbar. Individen anser sig alltså behärska situationen. Detta i likhet med studiens resultat, där besättningar gör som de alltid har gjort eftersom detta fungerat tidigare. Resultatet visar också på en annan förklaring som Cederlöf (2013) skriver om, bortförklaringen ”jag ska bara”. Den används för att slippa allt krångel med utrustning och säkerhetsrutiner för en uppgift som tar kort tid att utföra. I de här fallen handlar det till stor del om tidsaspekten. Bakgrunden är den samma som tidigare, risken är oftast osynlig och olyckor inträffar sällan. Individerna normaliserar risken, och anser att utrustningen utgör närmast ett hinder för dem i arbetet. Ytterligare en förklaring som resultatet visar är att på grund av tillfälliga omständigheter så som värme kan individen bortse från viss skyddsutrustning för att arbetet ska bli behagligt. Här tar den som väljer att inte använda utrustningen ett aktivt val. I likhet med Slovic (2004) teori väljer individen att inte använda skyddsutrustningen trots att hen är medveten om riskerna. Hen väger konsekvenserna och sannolikheten för att något ska inträffa mot komforten att vara utan skyddsutrustning. Fartygsbefälen som medverkat i studien har attityden att skyddsutrustning alltid ska användas. Detta beror dels på att de är medvetna om att de är ansvariga men också att de inte vill se någon skadas.

6.1.3 Vilka omständigheter påverkar befälens attityd till användandet av personlig skyddsutrustning?

Även om sjömännen är medvetna om att riskerna finns så gör man ofta som andra gör. Enligt resultatet i denna studie är det viktigt att som ansvarig föregå med gott exempel. Fartyget är ett slags samhälle i miniatyr. Enligt Goffmans (1961) teori skapas normer och värderingar av

individerna ombord. Resultatet av denna studie visar att om man själv följer regler och rutiner kan man kanske ändra normen ombord. Detta kan mycket väl leda till att fler använder rätt skyddsutrustning.

Undersökningen visar att utrustningen inte får upplevas som något jobbig och påtvingat, ett hinder i arbetet. En viktig faktor de tar upp är att utrustningen som tillhandahålls måste vara användarvänlig. Stora vinster göras inom detta område med relativt små medel. I grunden handlar det om kommunikation, att skapa en förståelse mellan fartyg och rederikontor. Om rederikontoren är villiga att tillgodose vissa önskemål från fartygen kommer det troligtvis leda till en ökad användning av viss utrustning. Detta i likhet med Vecchio *et al.*(2004) som anser att det är viktigt att ledningen visar sitt engagemang för arbetsmiljöfrågor. Fartygsbefälen i studien uttrycker ett missnöje mot att rederier ofta är snåla när det kommer till att köpa in skyddsutrustning av god kvalitet. De menar att även om de själva kanske i grund och botten kan se situationen ur rederiets perspektiv, kan det vara svårt att förmedla detta till resten av besättningen. För att förstå varandra kanske man måste vara mer transparent och skapa ett informativt klimat mellan parterna, som Reason (1997) menar. Trots allt arbetar parterna mot samma mål. Problemet är att insynen i varandras verksamheter är begränsad. Om rederikontoret hade förstått hur mycket negativ energi en så pass liten detalj som fel arbetshandskar skapar, hade de kanske varit mer benägna att köpa in ordentliga handskar. En annan viktig faktor som påverkar att utrustningen inte används är kvaliteten och användarvänligheten på utrustningen som tillhandahålls. Handskar som inte passar och andningsmasker som sitter obekvämt tenderas att tas av. Men denna syn gäller bara utrustning vars syfte är att skydda mot osynliga faror. Faror som man ibland inte tar på lika stort allvar som direkta faror, vilket också Adam *et al.* (2000) är inne på. Faran upplevs som en risk efter att konsekvenserna har blivit tydlig. Först efter att några matroser utvecklat allergier i samband med hårdplastarbete började skyddsutrustningen tas på allvar.

Studien visar att yttre kontroller har en positiv effekt på användandet av skyddsutrustning. De respondenter som deltog i studien och har erfarenhet av vettinginspektioner menar att när de tvingas visa upp dokumenterad användning av skyddsutrustning används den i större utsträckning. På så vis uppfyller inspektionerna sitt syfte och säkerheten förbättras. En omständighet som påverkar attityden till användandet av skyddsutrustning är alltså externa kontroller.

6.2 Metoddiskussion

I studien har kvalitativa ostrukturerade intervjuer genomförts. Det finns en risk att studiens resultat påverkas på grund av att det sedan tidigare funnits en relation till de fartygsbefäl som intervjuats. Detta kan både få positiva och negativa effekter. En negativ effekt kan vara att respondenterna berättar hur det borde vara istället för hur det faktiskt är. Genom att försäkra den intervjuade om att hen kommer vara anonym, minskades denna problematik. En positiv effekt kan vara att respondenten vågar berätta sin åsikt i känsliga ämnen eftersom ett förtroende finns sedan tidigare.

Det finns flera alternativa metoder att använda för att besvara frågeställningarna. En enkätundersökning hade varit mindre tidskrävande att genomföra. Resultatet i en enkätundersökning hade troligtvis inte gett samma djup som i en kvalitativ intervju. När man genomför en enkätundersökning finns alltid risken att svarsfrekvensen blir låg. Detta påverkar resultatets reliabilitet. Ett annat alternativ hade varit att använda sig av gruppintervjuer som undersökningsmetod. En av anledningarna till att denna metod inte valdes var av praktiskt skäl, det är svårt att samla respondenterna. Samt att risken är ännu större att respondenterna berättar hur det borde vara istället för hur det egentligen är.

7. Förslag till vidare forskning

Idag sker ett kontinuerligt arbete med att skapa en säkrare arbetsmiljö på världens alla fartyg. Även om utvecklingen går framåt och mycket verkar vara bättre idag än för ett antal år sedan, finns fortfarande mycket kvar att göra. För vidare forskning skulle det vara intressant att ta reda på om attityder till kemiska risker skiljer sig mellan svenska fartygsbefäl och fartygsbefäl från andra nationer, beroende på kultur eller andra sociala skillnader. Det vore även intressant att utföra en liknande studie med utgångspunkt ur manskapets perspektiv. Ett annat område som skulle vara intressant att forska i är skyddsutrustningens ergonomi och användarvänlighet. Eftersom denna studie har visat att skyddsutrustning tenderas att inte användas om den är obekvämlig.

Referenser

- Adam, Barbara, Beck, Ulrich och Loon, Joost van. (2000). *The risk society and beyond: critical issues for social theory*. London: SAGE.
- AFS 1996:07. *Utförande av personlig skyddsutrustning* Stockholm: Arbetsmiljöverket.
- AFS 2001:01. *Systematiskt arbetsmiljöarbete*. Stockholm: Arbetsmiljöverket.
- AFS 2005:18. *Härdplaster*. Stockholm: Arbetsmiljöverket.
- AFS 2005:06. *Medicinska kontroller i arbetslivet*. Stockholm: Arbetsmiljöverket.
- AFS 2011:19. *Kemiska arbetsmiljörisker*. Stockholm: Arbetsmiljöverket. _
- Arbetsmiljöverket (2015). <http://www.av.se/lagochratt/> (hämtad 2015-03-12).
- Cederlöf, Henrik (2013). *Jag ska bara...: Om attityder, beteenden och värderingar gällande personlig skyddsutrustning i byggbranschen*. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.
- Centrum för maritim hälsa (2015). <http://www.maritimehealth.se/Kemiskarisker.html> (hämtad 2015-03-15).
- Clarke, Sharon (2000). "Safety culture: under-specified and overrated?" *International Journal of Management Reviews*, 2,65-90.
- Goffman, Erving (1961). *Totala institutioner*. Stockholm: Norstedts förlag AB.
- Jensen, O.C., Sørensen, J.F.L., Canals, M.L., Hu, Y.P., Nikolic, N. och Bloor, M. (2005). *Subjective assessments of safety, exposure to chemicals and use of personal protection equipment in seafaring*. *Occupational Medicine* 2005, 55:454-458.
- Johansson, Bo, Frick, Kaj och Johansson, Jan (2004). *Framtidens arbetsmiljö- och tillsynsarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Krook, Karl (2001). *Kemisk yrkes- och miljöhygien: att identifiera, mäta och eliminera kemiska riskfaktorer i arbetslivet*. Stockholm: Arbetsmiljöinstitutet, Prevent.
- Kvale, Steinar och Brinkmann, Svend (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Upplaga 2. Lund: studentlitteratur AB.

- M.N., Vinodkumar och M., Bhasi (2010). Safety management practices and safety behaviour: Assessing the mediating role of safety knowledge and motivation.
- Norén, Magnus och Åberg, Jonas (2012). *Sjömäns hälsorisker från dieselavgaser - Riskbedömning av dieselavgaser ombord på RoPax-fartygs lastdäck*. Göteborg: Institutionen för Sjöfart och marin teknik, Chalmers Tekniska Högskola.
- Norlinder, Rolf och Nilsson, Ralph (2001). *Exponering för oljor och kemikalier i maskinrum - inventering och åtgärder för en förbättrad arbetsmiljö*. Göteborg: Yrkes- och miljömedicin, Sahlgrenska Universitetssjukhuset.
- Osada, Takashi (1991). *The 5S's: Five Keys to a Total Quality Environment*. Asian Productivity Organization, Tokyo.
- Pousette, A. Larsson, S. & Törner, M. (2008). "Safety climate- cross-validation, strength and prediction of safety behavior". *Safety Science* 46, 398-404.
- Prevent (2002). *Kemiska hälsorisker*. Stockholm: Prevent.
- Reason, J. (1997). *Managing the risk of Organizational Accidents*. Aldershot: Ashgate Publishing Limited.
- Risk (2015). *Nationalencyklopedin*.
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/risk> (hämtad 2015-03-31).
- Rundmo, T. (1992). "Risk perception and safety on offshore petroleum platforms – Part I: Perception of risk". *Safety Science*, vol 15, s 39-52.
- Ryen, Anne (2005). *Kvalitativ intervju - från vetenskapsteori till fältstudier*. Malmö: Daleke Grafiska AB.
- Statens offentliga utredningar (2009). *Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning*. Stockholm: Edita Sverige AB.
- SFS 1977:1160. *Arbetsmiljölagen*. Stockholm: Arbetsmarknadsdepartementet.
- SFS 2003:364. *Fartygssäkerhetslagen*. Stockholm: Näringsdepartementet.
- Slovic, Paul (2004). *The Perception of Risk*. Trowbridge: Cromwell Press.

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd (2015).

http://maritimehealth.gu.se/digitalAssets/1483/1483421_sannyttralfochrolf.pdf

(hämtad 2015-03-01).

TSFS 2009:119 *Transportstyrelsens föreskrift och allmänna råd om arbetsmiljö på fartyg.*

Norrköping: Transportstyrelsen.

Trost, Jan (2010). *Kvalitativa intervjuer*. Upplaga: 4:1. Lund: studentlitteratur AB.

Törner, Marianne (2008). *Säkerhetsklimat och dess betydelse för säkerheten i arbetet – en översikt*. Arbetsmarknad och Arbetsliv, vol 14, 11-27.

Törner, M., Holmgren, C-A., Larsson, S., Pousette, A., och Olsson- Grundell, L. (2006). "Constructing safety – Science and practice joined". Conf. of the International Ergonomics Association, Maastricht, The Netherlands. 10-14 July 2006.

Vecchio-Sadus, A.M. och Griffiths, S. (2004). *Marketing strategies for enhancing safety culture*. Safety Science 21, 93-111., 42, 601-619.

Vetenskapsrådet (2015), www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf (hämtad 2015-04-09)

Bilaga A

Intervjuguide

Studiens syfte är att se hur ansvariga befäl förhåller sig till skyddsutrustning vid arbete då kemiska hälsorisker finns och vilket ansvar de tar för att se till att skyddsutrustning används på rätt sätt. Frågeställningarna som ska besvaras i studien är:

- Är ansvarigt befäl medveten om sin roll?
- Vilken attityd har ansvarigt befäl?
- Vilka omständigheter påverkar befälens attityd?

Bakgrund:

- Vad upplever ni som kemiska risker ombord?
- Vilken typ av personligskyddsutrustning använder ni då? Händer det att folk inte använder det?
- Vad tror du det beror på?
- Upplever du att risker som får konsekvenser direkt tas på större allvar? Varför, varför inte?
- Känner du att du har tid följa upp att rutiner följs?

Kulturen ombord:

- Hur upplever du dina medarbetares förhållningssätt till risker och skyddsutrustning?
- Används den skyddsutrustning som finns? Vad tror du att det beror på?
- Tror du att du som arbetsledare kan påverka situationen? Hur?
- Vad gör du om du ser en kollega som inte använder skyddsutrustning eller använder den felaktigt?
- Har du som arbetsledare känt påtryckningar från rederiet gällande skyddsutrustning?
- Berätta om någon du arbetat med som haft riktigt bra attityd och kunskap om olika hälsorisker i arbetet.

Utbildning/ Kunskapsnivå:

- Hur gör du för att förbättra arbetsmiljön ombord? Exempel
- Anser du att manskapet har tillräcklig kunskap? Tas riskerna på allvar?
- Varför tror du att t.ex. elever blundar för riskerna även då de är medvetna om dem. Vilka konsekvenser deras agerande leda till?
- Behandlar du folk olika beroende på utbildningsnivå (först/ sista årselev)?



Linnéuniversitetet
Sjöfartshögskolan

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