

Examensarbete, Högskolan på Åland, Utbildningsprogrammet för sjöfart

MOBILTELEFONEN OMBORD

- verktyg eller säkerhetsrisk?

Marika Karlström



2020:46

Datum för godkännande: 11.01.2021
Handledare: Bengt Malmberg

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Sjöfart
Författare:	Marika Karlström
Arbetets namn:	Mobiltelefonen ombord - verktyg eller säkerhetsrisk?
Handledare:	Bengt Malmberg
Uppdragsgivare:	

Abstrakt

I mitt examensarbete skriver jag om hur mobiltelefonen används ombord på fartygen. Är mobiltelefonen ett verktyg eller säkerhetsrisk? I bakgrunden beskriver jag olyckor där mobiltelefonen är inblandad. Bakgrunden tar även upp aspekter som föreskrifter om vakthållningen ombord, samt teorier om beroende och belöning genom att använda sociala medier. Hur viktigt är det med internetuppkoppling ombord?

Metoden jag använt mig av är en enkätundersökning på 20 frågor som besvarats av 43 aktiva och blivande sjömän. Jag har också tagit del av aktuell forskning.

I resultatdelen presenteras alla resultat från enkätundersökningen. Slutsatsen visar att det är viktigt för besättningens välmående att ha ett fungerande internet, bra mat och bra boende ombord. Mobiltelefonen är ett bra verktyg om den används på rätt sätt. Men besättningen ska vara medveten om riskerna att använda mobiltelefonen på arbetstid.

Nyckelord (sökord)

mobiltelefon, sociala medier, distraktion

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
2020:46	1458-1531	Svenska	32 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
29.12.2020	17.12.2020	11.01.2021

DEGREE THESIS

Åland University of Applied Sciences

Study program:	Bachelor of Marine technology
Author:	Marika Karlström
Title:	Mobile Phone on Board - Tool or Security Risk?
Academic Supervisor:	Bengt Malmberg
Technical Supervisor:	

Abstract
<p>In my thesis I write about how the mobile phone is used on board vessels. Is the mobile phone a tool or security risk? In the background, I describe accidents where the mobile phone is involved. The background also addresses aspects such as regulations on guard duty on board, theories of addiction and rewards through the use of social media. How important is internet connection on board?</p> <p>The method I used is a survey of 20 questions answered by 43 active and future sailors. I have also taken part of current research.</p> <p>In the results section, all results from the survey are presented. The conclusion shows that it is important for the crew's well-being to have a functioning internet, good food and good accommodation on board. The mobile phone is a good tool if used properly. But the crew must be aware of the risks of using the mobile phone during working hours.</p>

Keywords
mobile phone, social media, distraction

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
2020:46	1458-1531	Swedish	32 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
29.12.2020	17.12.2020	11.01.2021

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Lista över förkortningar och beskrivningar	6
1. INLEDNING	7
1.1 Syfte	7
2. BAKGRUND	8
2.1 Föreskrifter om vakthållning på fartyg	8
2.2 Exempel på olyckor där mobilen haft en roll	9
2.3 Olika verktyg och sociala medier i smarttelefonen	10
2.4 Teorier om beroende och belöning	10
2.5 Hur viktigt är internetuppkoppling?	14
3. METODER	15
3.1 Etiska principer	15
4. RESULTAT	16
4.1 Resultat del 1 enkät	16
4.1.1. Din befattning ombord	16
4.1.2. Ålder	17
4.1.3. Hur lång är din erfarenhet till sjöss?	17
4.2 Resultat del 2 enkät	18
4.2.1. Använder du din telefon under vakt?	18
4.2.2. Om svaret var JA, hur länge/vaktpass	18
4.2.3. Använder du mobilen för arbetsrelaterade uppgifter på vakt?	19
4.2.4. Om JA vilka appar använder du?	19
4.2.5. Finns WiFi ombord?	20
4.2.6. Har du någon gång tänkt tanken att byta arbetsplats p.g.a. ett dåligt eller inget WiFi?	20
4.2.7. Är du villig att betala extra för ett bättre nätverk ombord?	21
4.2.8. Tycker du att mobilanvändning och sociala medier påverkar säkerheten ombord?	22
4.2.9. Anser du att mobilen stört din uppmärksamhet på jobbet någon gång?	22
4.2.10. Om JA hur har den stört dig?	23
4.2.11. Hur många timmar/dygn lägger du på sociala medier ombord?	24
4.2.12. Vilka typer av mobila applikationer använder du?	24
4.2.13. Skulle du önska dig mera socialt umgänge ombord tex spela kort?	24
4.2.14. Hur ofta har du kontakt med familj/vänner när du är ombord?	25
4.2.15. Har rederiet någon policy om att använda mobilen på arbetstid?	26

4.2.16. Om JA hur lyder policyn?	27
4.2.17. Övrig kommentar	27
5. DISKUSSION	28
5.1 Slutsatser	29
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	31
BILAGA	33

Lista över förkortningar och beskrivningar

CGOC	- Coast Guard Operations Centre, kustbevakning
E-post	- elektronisk post
Facebook	- social nätverkstjänst
FMI	- Finnish Meteorological Institute, väderapp
Google	- webbsökmotor
Instagram	- social nätverkstjänst för foto- och videodelning
ISM	- International Safety Management, säkerhetsledningssystem för sjöfart
Linkedin	- affärs- och sysselsättning inriktad onlinetjänst
Messenger	- meddelandeapp
Outlook	- personligt informationshanteringssystem
Pilotweb	- tidtabell för lotsade fartyg, beställa lots
Reddit	- social nyhetssida på internet
SMHI	- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, väder och vind
Snapchat	- app för multimediameddelanden som är tillgängliga en kort tid
Telefoni	- ringa
Tiktok	- videodelningstjänst för sociala nätverk
Twitter	- mikrobloggtjänst och sociala nätverkstjänster
VHF	- Very High Frequency, radiotelefoni
Viaplay	- streamingtjänst som erbjuder filmer, serier och sport
ViVa	- vind- och vatteninformation
VTS	- Vessel Traffic Services, fartygtrafikservice
Whatsapp	- plattformsoberoende mobilapplikation för smarta telefoner
Wi-Fi	- teknik för trådlösa nätverk
X-hamster	- pornografisk webbplats
Youtube	- online video-sharing plattform

1. INLEDNING

Mitt eget intresse av hur människor påverkas av yttre faktorer har gjort att jag valt att skriva om användandet av mobiltelefonen ombord, på vakt och fritiden. På ett fartyg som jag jobbade på hade vakthavande befäl mycket fokus på sin smarttelefon. Det fick mig att fundera på om det har skett olyckor med mobiltelefonen inblandad. De flesta i besättningen har telefon och kan vara uppkopplade på nätet på många ställen i världen. Hur används mobiltelefonen ombord? Används den som verktyg, kommunikation eller förströelse? Stör detta våran koncentration på arbetsplatsen eller kan den vara ett bra hjälpmedel? Hur kan vi tappa tid och rum när vi är på sociala medier? Hur inverkar telefonen på det sociala livet ombord, kontakten med familj och vänner?

Jag pratade med ett rederi. Deras policy om att använda mobilen på vakt lyder “ all onödig användning av mobiltelefonen skall undvikas”. Den står i ISM manualen under personlig säkerhet och säkerhetsåtgärder.

1.1 Syfte

Syftet med arbetet är att undersöka hur mobilen används ombord. Jag har valt att se på frågan från tre olika håll. Hur mobiltelefonen används praktiskt, socialt och säkerhetsmässigt.

Syftet besvaras med följande frågeställningar:

1. På vilket sätt används mobilen ombord?
2. Hur viktigt är det med ett fungerande Wi-Fi för besättningen ombord?
3. Hur kan vi använda mobilen så att den inte anses vara en säkerhetsrisk?

2. BAKGRUND

Detta kapitel tar upp vad regelverket säger om vakthållningen på fartyg, exempel på olyckor där mobiltelefonen haft en del av orsaken, olika sociala medier, teorier om beroende och belöning med användandet av sociala medier. Kapitlet belyser hur viktigt det är med internet för besättningen ombord.

2.1 Föreskrifter om vakthållning på fartyg

Vakthavande befäl på bryggan skall vara tillräckligt utvilad och ansvarar för fartygets säkra framfart och ska hela tiden befinna sig på bryggan eller i dess omedelbara närhet. Den person som har hand radiostationen under vakten ska ha oavbruten passning på relevanta frekvenser (TRAFI, 2011, pp. 3–4). Besättningen som går vakt ska förstå utrustningen och informationen som kommer från den, på bryggan och maskin. Som besättningsmedlemmar i ett team skall alla veta sina egna roller och sitt ansvar. Vaktgående personal kommunicerar med varandra i alla situationer och underrättar befälhavaren, maskinchefen eller vakthavande befäl ifall tveksamheter om säkerheten uppstår (TRAFI, 2011, p. 4).

Befälet ska göra vad hen kan för att undvika kollision och grundstötning. Utkiken på bryggan ska med hjälp av syn, hörsel och andra tillbudsstående medel hålla ständig vaksamhet vad som händer runt hela fartyget. Utkiken ska kunna bedöma om det finns risk för grundstötning eller kollision. Utkiken håller utkik efter fartyg, nödställda eller andra risker för navigationssäkerheten. Utkiken får inte tilldelas eller utföra uppgifter som kan störa fartygets säkra navigation eller vakthållning (TRAFI, 2011, pp. 5–9). I hamnen på däck ska vakthållningen se till att säkerheten tillgodoses för människoliv, fartyg, hamn och miljö. Allt som har med lastning och lossning att göra skall ske på ett säkert sätt (TRAFI, 2011, pp. 15–16).

2.2 Exempel på olyckor där mobilen haft en roll

Ett exempel på olycka med telefonen inblandad är kollisionen mellan bulkfartyget Aris T och ett tankfartyg, bogserbåt och hamnanläggning på Mississippifloden. Olyckan berodde på att styrman på Aris T missbedömde trafiksituationen uppför Mississippifloden och kapten på det mötande bogserbåten Loretta G. Cenac var upptagen med sin telefon istället för att koncentrera sig på navigationen. Loretta G. Cenac var inte med i kollisionen. Olyckan hände 31 januari 2016. Kostnaden blev mera än 60 miljoner dollar (National Transportation Safety Board, 2017).

Ett annat exempel är lastbåten Priscilla som gick på grund utanför Skottland 18 juli 2018 klockan 04.43. Det var lugnt väder och sikten var god i mörkret. Vakthavande styrman kom utanför den planerade ruten, han tog en annan rutt som gick rakt på Pentland Skerries. Styrman tittade på musikvideor på mobiltelefonen och det är möjligt att han sov periodvis också, istället för att koncentrera sig på navigeringen. Shetlands CGOC ropade upp Priscilla på VHF och varnade för grundet klockan 04.30:58. Styrman sade att han skulle ändra kurs, men gjorde det inte. Sedan ropade Orkney VTS upp Priscilla på VHF klockan 04.39:55. När styrman pratade med dem så ändrade han skalan på radarn och lade till sjökortet. Då insåg han att det var ett grund mellan de två öarna han tänkte passera mellan. Styrman tog hand roder och tog dikt styrbord mot norr för att undvika grundet. Men skulle han ha tagit babord kanske det skulle gått klart. Orkney VTS sade att det fanns djupt vatten söder om öarna (MAIB, 2019).

Containerfartyg Priamos grundstötte utanför Kotka 12 september 2018. Lotsen manövrerade ut från kaj, men backade över en isboj så att roderblad, roderhjärtstock och propeller blev skadade. Fartyget tappade styrförmågan och drev på grund. Befälhavaren hade beställt en bogserbåt till assistans p.g.a. hård vind. Lotsen visste inte hur hårt det blåste. Bogserbåten var för liten för att kunna knuffa runt fartyget. Det hade varit bättre om bogserbåten dragit istället för att skjuta på fartyget. Andre styrman på aktern rapporterade till överstyrman på bryggan hur avståndet till isbojen minskade. Överstyrman vidarebefordrade informationen till lotsen

och befälhavaren, som inte reagerade på informationen. Kommunikationen på bryggan var bristfällig, delvis för att dom inte talade samma språk. Lotsen fick telefonsamtal under manövreringen som störde kommunikationen på bryggan och distraherade hen i manövreringen (Olycksutredningscentralen, 2019).

2.3 Olika verktyg och sociala medier i smarttelefonen

Sociala medier är ett samlingsnamn på plattformar som användarna kan kommunicera med varandra via tecken, bild eller ljud. Innehållet på sociala medier byggs upp av dem som använder dem. Dagens smarttelefon är en dator med stort minne. Den har t.ex. mail, sms, telefon, kalender, karta, kamera, bank, Facebook, instagram, affärsnätverk, presentationer och verktyg. 2017 följde 1,3 miljarder människor aktivt Facebook varje dag (Eriksson, n.d.). Verktyg i smarttelefonen som används i arbetet ombord kan vara till exempel e-post (elektronisk post över internet), väderappar t.ex. SMHI, ViVa, FMI, Pilotweb, Google, telefoni, klockan, miniräknare.

Exempel på sociala medier som används i smarttelefonen är Instagram, Facebook, Whatsapp, Twitter, Reddit, Viaplay, Snapchat, Outlook, Tiktok, Youtube, Messenger, Linkedin, X-hamster, Nyheter.

2.4 Teorier om beroende och belöning

Mobilen är bra sätt att hålla kontakt med familj och vänner när man är på jobb, men det är lätt att bli beroende av mobilen. När vi är på mobilen utlöses signalämnet dopamin i hjärnan, det är samma ämne som utlöses i hjärnan när vi tex dricker alkohol eller är kära. Det gör att vi ständigt söker oss tillbaka tillbaka till mobilen för att den ger oss en känsla av välbefinnande. Men om man är med andra människor i verkliga livet, t.ex. att vi umgås, kramas, ger en high-five, stiger hormonet oxytocin. Det är jämförbart med att äta bra måltid när man är hungrig. Hjärnan fungerar så att det vi gör ofta vill den göra mera av. När vi blir uttråkade hämtar vi mobilen utan att tänka på det. Varje stund vi är på mobilen betyder att vi inte

umgås med människor på riktigt. Det gör att vi sedan har svårare att vara närvarande när vi träffar fysiska människor och att koncentrera sig på att lära sig nya saker (Nielsen, 2019).

Mänsklighetens starkaste drivkrafter för att överleva är vår rädsla, vår drivkraft och vår strävan efter belöning. Dessa tre drivkrafter har växt sig starka genom hundratusentals år av evolution och de fortsätter styra vårt beteende ännu i mångt och mycket. För att verkställa drivkrafternas order används signalsubstanser och hormoner, som är kemiska budbärare mellan hjärnan och andra delar av kroppen. Nyfikenheten och njutningssystemet använder dopamin, välbehagskänsla som vi får av kickar. Rädslan är kopplad till stresssystemet, där adrenalin och långsamt verkande kortisol kan spela in (Nutley, 2019, pp. 46–47).

Vår uppmärksamhet är den gemensamma port för de tre drivkrafterna. Beroende hur vi riktar vår uppmärksamhet mot omvärlden kommer vi att uppleva olika grader av nyfikenhet, rädsla och belöning. Nyckeln till våra beteenden är att styra vår uppmärksamhet och trigga dess drivkrafter åt det håll vi vill. Men andra kan styra vår uppmärksamhet och trigga vår drivkraft åt det håll de vill (Nutley, 2019, p. 47).

Rädsla är en av våra livsviktiga drivkrafter; vi är rädda för att dö och det har gjort att vi överlevt. Vi är också rädda för att vara ensamma. Vår art bygger på att vi ska vara i en grupp. Genom närhet till andra människor får vi skydd, mat och reproduktionsmöjligheter. Vi vill vara med i gruppen och om vi blir uteslutna ur gruppen blir vi olyckliga. Rädsla kan beskrivas som ett system som uppmärksammar hot, där kan reptilhjärnan träda in. Vid rädsla eller akut stress förbereder sig kroppen att antingen fly eller slåss mot det. Autopiloten går på, agera först och tänka sedan. Det händer ännu även om vi inte utsätts för direkt livsfara. Hjärnan kopplar på samma funktioner om vi upplever sociala situationer obehagliga. Många av oss är rädda för att bli övergivna, bli lämnade utanför gruppen, inte känna gemenskap (Nutley, 2019, pp. 48–58).

Vår nyfikenhet är en drivkraft som leder till sökandet efter nytt, mer och bättre. Där kan vi ibland få vår belöning, och det gör att vi strävar efter att få en belöning igen. Dopaminet är

en signalsubstans som driver vårt begär efter belöning och håller oss motiverade att uppnå belöningen. Belöningen kan tex vara information, mat, uppmärksamhet eller droger. Studier visar att utsöndringen av dopamin är som störst när inte målet är garanterat, men troligt. Därför kan det kännas lite platt när vi uppnår ett mål, därav talesättet “det viktigaste är inte målet, utan resan dit”. En nyckelfaktor i att koppla ihop beteende och belöning är hur snabbt belöningen kommer (Nutley, 2019, pp. 58–60).

Datorer och tv-spel gör en blixtsnabbt koppling mellan knapptryckning på konsolen och poäng. När vi däremot lämnar in en rapport till chefen, tar det ett tag innan vi får återkoppling. Drogerna fungerar på samma sätt. De snabbast verkande drogerna (t.ex. heroin) ger en kick med detsamma, men belöningen är mycket kort och följs ofta av en tomhet, därför vill vi göra det igen. Snabbverkande droger är mycket beroendeframkallande. Begäret driver på ett beteende för en njutning, som sedan känns för kort och kanske uteblir. Begäret efter belöningen uteblir inte, utan större mängd behövs för att stilla njutningen (Nutley, 2019, pp. 61–63).

När vi håller på att lösa en uppgift och det plingar till i telefonen gör det att vi kan tappa koncentrationen (uppmärksamheten på uppgiften). Vi “tappar tråden” och om vi ständigt blir avbrutna leder det ofta till frustration och stress. Det gör att uppgiften känns jobbig och vi känner motstånd mot att lösa den. Därför är det så lätt för helt ny teknik att utnyttja våra 40 000 års gamla hjärnor med biologiska svagheter för att uppskatta snabba belöningar. Vi får svårt att behärska vår uppmärksamhet mot snabba belöningar. Bara att ha mobiltelefonen ligga framme synligt istället för i fickan stör vår uppmärksamhet och arbetsminne (Nutley, 2019, pp. 74–98).

Största skälet till att använda sociala medier är för att hålla kontakt och att göra intryck på andra människor. På sociala medier belönas vi med kommentarer och tummen upp. Uteblir reaktionerna eller tar för länge, så kanske vi raderar inlägget. Användandet av sociala medier till exempel Facebook triggas igång aktivitet i hjärnan som har att göra med nyfikenhet,

belöning och rädsla. Därför är det svårt att sluta även om vi vet att vi borde (Nutley, 2019, pp. 112–121).

De flesta streamingtjänsterna håller reda på vår klickhistorik och sociala nätverk som gör att vi får individbaserat material. När vi ser på till exempel Youtube-film, så spelas det ofta upp en liknande film automatiskt. Det gör att vårt intresse ökar och att vi ser på film längre stunder. Kanske vi inte kommer oss för att trycka på stoppknappen utan fortsätter titta (Nutley, 2019, pp. 139–141).

Användandet av sociala medier triggat våra känslomässiga drivkrafter som är nyfikenhet, belöningar och rädsla. Forskningen om hjärnan har ett klart budskap. “Det som vi lägger mycket tid och uppmärksamhet på - det förstärks i hjärnan”. Att använda sociala medier ger känslan av samhörighet, som uppfyller ett starkt behov hos människan. Det är inte helt enkelt att användandet uppfyller det behovet, istället kan känslan av ensamhet uppkomma (Nutley, 2019, pp. 154–155).

Motvilja mot förlust (loss aversion) är ett välstuderat psykologiskt fenomen som visar att vi hellre håller kvar vid det vi har än förlorar det. Spelar ingen roll om vi värdesätter det speciellt mycket. Saker som vi köpt och använt, men inte använder mera har många människor svårt att slänga. I upprepade studier visar att människan brukar fortsätta samla på saker de börjat samla på. Vi vill inte gärna chansa på att få något bättre, utan stannar hellre kvar i välbekanta situationer även om vi tycker dom är dåliga. Ett exempel på spel som styrs av känslomässiga drivkrafter är Farmville, som går ut på att man ska bygga upp en bondgård och sköta om den. Gör man inte konstant underhåll så förlorar man det man byggt upp. Det blir större motstånd att sluta, desto mera tid vi sätter på spelet (Nutley, 2019, pp. 166–167).

Nyfikenhet är en annan mekanism som triggas av det oändliga nyhetsflödet. Det finns ingen naturlig stoppunkt, därför är det så svårt att sluta. Det är algoritmer som styr vårt personliga flöde som ständigt utvecklas för att hitta en perfekt medelväg mellan ett intressant innehåll för att du skall stanna, och tillräckligt med annonser för att det skall vara lönsamt för bolaget

bakom tjänsten. Sean Parker, en av grundarna av Facebook, skapade tummen uppsymbolen och han beskriver den så här: ”Det är en social bekräftelse-loop ... ett typexempel på något som en hacker som jag skulle komma på, som ett sätt att utnyttja en sårbarhet i det mänskliga psyket.” Just nu finns en möjlighet att lägga ut en story på till exempel Facebook, ett litet klipp som är tillgängligt i 24 timmar. Det gör att vi triggas till att gå in på Facebook så att vi inte skall missa någon händelse och bli utanför. Den rädslan är evolutionärt nedärvt i oss, som visar sig genom att vi har inbyggt behov att hålla koll på vad andra gör (Nutley, 2019, pp. 167–171).

2.5 Hur viktigt är internetuppkoppling?

Forskning har visat att en bra boendemiljö, fritidsaktiviteter och tillgång till internet förminskar ångest och depression bland sjömän. Att vara borta långa perioder från familj och vänner med brist på tillgång till internet, dåligt boende och mat är den främsta orsaken till oro för dem som arbetar till sjöss. Det är också viktigt med balans mellan arbete och ledighet. Studier har visat att sjömännens sömn och arbetsmoral inte förändrats mycket med bra internet uppkoppling. Främsta orsakerna till att rederier väljer bort internet till sin besättning är oro över kostnaderna och möjligt inflytande på sömnen (*Long Working Hours, Isolation Risk Seafarers' Mental Health - SAFETY4SEA*, 2019).

Wakashio var ett 300 meter bulkfartyg som var på väg från Asien till Brasilien. Fartyget gick på grund på ett orört korallrev söder om Mauritius den 25 juli 2020. Wakashio läckte ut omkring 1000 ton bunkerolja som ledde till ekologisk katastrof i området. Anledningen till att Wakashio ändrade ruten från 22 sjömil från Mauritius till 2 sjömil, var för att komma in i område för mobiltäckning, så att besättningen skulle få telefon- och internetsignal för att kunna kommunicera med sina familjer. Det tycks vara vanligt att fartyg går nära strandlinjen för att besättningen skall kunna få kontakt med sina familjer. År 2020 finns fortfarande många fartyg som inte har gratis wifi till alla ombord (Chambers, 2020).

3. METODER

Mitt slutarbete grundar sig på en kvantitativ metod. Datainsamlingen består av 43 besvarade enkäter. Enkäten innehåller i sin tur 20 frågor.

Enkäten gick ut på att ta reda på hur besättningen använder sin mobiltelefon ombord på fartygen. Respondenterna består av 34 stycken aktiva sjömän och 9 stycken blivande sjömän med cirka 1 års erfarenhet. Jag lämnade 30 enkäter till Ålands Sjösäkerhetscentrum. Där fick kursdeltagare som är aktiva sjömän skriva i enkäten. Kursdeltagarna var från skilda rederier med olika befattningar som skulle förnya sina behörigheter. Utöver det har jag skickat enkäten digitalt till 4 personer i min bekantskapskrets som är aktiva sjömän. Tack vare att respondenterna har olika befattningar ombord har det gjort att jag fått ett bredare perspektiv på användandet av mobiltelefonen ombord. Enkätfrågorna kommer att finnas som bilaga i slutet.

Jag har även tagit del av aktuell forskning om hur vi påverkas av sociala medier.

3.1 Etiska principer

Det vetenskapliga rådet har gett ut fyra krav som jag beaktat när jag skickat ut enkäten. Respondenterna informerades om syftet med enkätundersökningen och att det är frivilligt att delta. Respondenterna gav sitt samtycke att delta. Den enskilda respondenten ska inte kunna identifieras av utomstående. Informationen från enkäten används inte till något annat än mitt examensarbete (Vetenskapsrådet, 1990).

4. RESULTAT

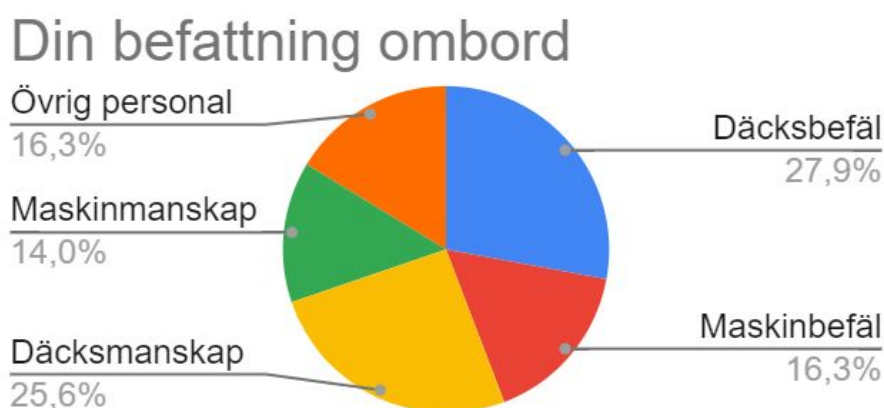
Resultatet kommer jag att presentera i två delar. Första delen är för att ta reda på mera om respondenterna som personer. Andra delen är om hur respondenterna använder sin mobiltelefon ombord. Jag redovisar resultatet från enkätundersökningen i antingen stapel- eller procentdiagram och text. Jag fick 43 enkäter ifyllda av respondenter med olika befattningar ombord som representerar flera rederier.

4.1 Resultat del 1 enkät

Den första delen av enkäten fråga 1-3 tar upp vilken befattning, ålder och hur lång arbetserfarenhet respondenterna har.

4.1.1. Din befattning ombord

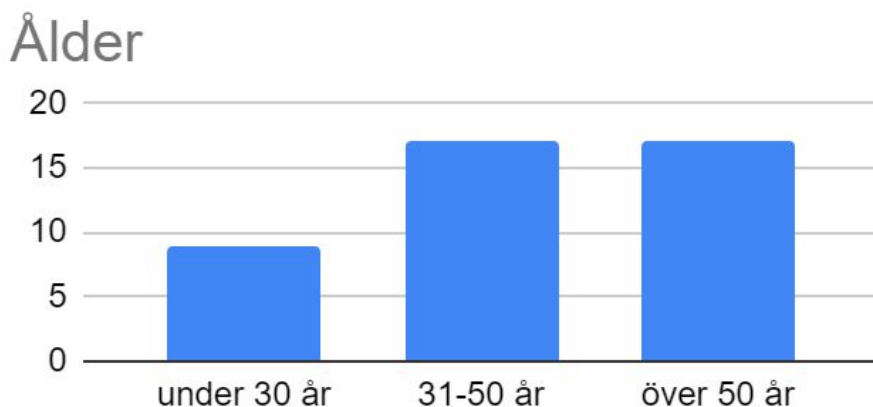
Fråga 1 var att ta reda på vilken befattning deltagarna arbetar som. Resultatet blev att 12 respondenter (27,9%) arbetar som däcksbefäl, 7 respondenter (16,3%) maskinbefäl, 11 respondenter (25,6%) däcksmanskap, 6 respondenter (14,0%) maskinmanskap och 7 respondenter (16,3%) övrig personal som svarade på enkäten. Det är några flera från däcksidan som deltagit i undersökningen. Det ger en bra fördelning mellan avdelningarna, vilket är bra för resultatet. Övrig personal var från intendentur sidan och en lots.



Figur 1 Enkätfråga 1

4.1.2. Ålder

Fråga 2 var att ta reda på åldern på deltagarna. Resultatet blev att 9 respondenter (20,9%) är under 30 år, 17 respondenter (39,5%) är 31-50 år, 17 respondenter (39,5%) är över 50 år. Det var främst studerande som var under 30 år, men det var jämnt fördelade mellan grupperna 31-50 år och över 50 år.



Figur 2 Enkätfråga 2

4.1.3. Hur lång är din erfarenhet till sjöss?

Fråga 3 var att ta reda på hur lång erfarenhet respondenterna har till sjöss. Resultatet blev att 33 respondenter (76,7%) har jobbat mera än 10 år till sjöss, 1 respondent (2,3%) mellan 6-10 år, 5 respondenter (11,6%) 1-5 år och 4 respondenter (9,3%) jobbat under 1 år. Det var främst studerande som jobbat under 1 år till 5 år. De allra flesta har mera än 10 års arbetserfarenhet.



Figur 3 Enkätfråga 3

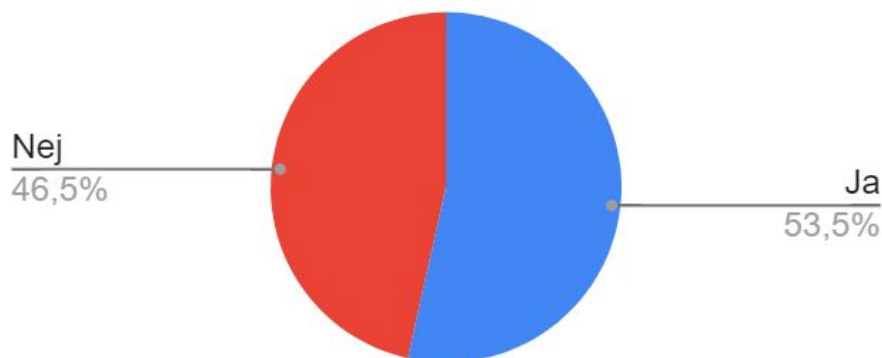
4.2 Resultat del 2 enkät

Den andra delen av enkäten fråga 4-20 tar upp hur respondenter använder mobiltelefonen ombord, vilka appar de använder, om de tycker att användningen av mobiltelefonen påverkar säkerheten och om de vill ha mera socialt umgänge ombord.

4.2.1. Använder du din telefon under vakt?

Fråga 4 var att ta reda på om respondenter använder sin mobiltelefon under vakt. Resultatet blev att 23 respondenter (53,5%) har svarat ja att de använder telefonen under vakt, 20 respondenter (46,5%) har svarat nej, de använder inte telefonen under vakt.

Används telefon på vakt

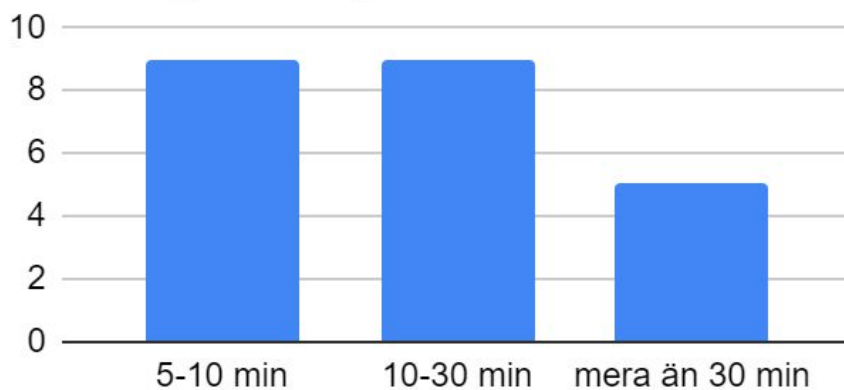


Figur 4 Enkätfråga 4

4.2.2. Om svaret var JA, hur länge/vaktpass

Fråga 5 var att ta reda på hur länge respondenterna använder sin mobiltelefon under ett vaktpass. Resultatet blev att 9 respondenter (39,1%) använder mobilen 5-10 minuter, 9 respondenter (39,1%) använder mobilen 10-30 minuter, 5 respondenter (21,7%) använder mobilen mera än 30 minuter.

Hur länge/vaktpass

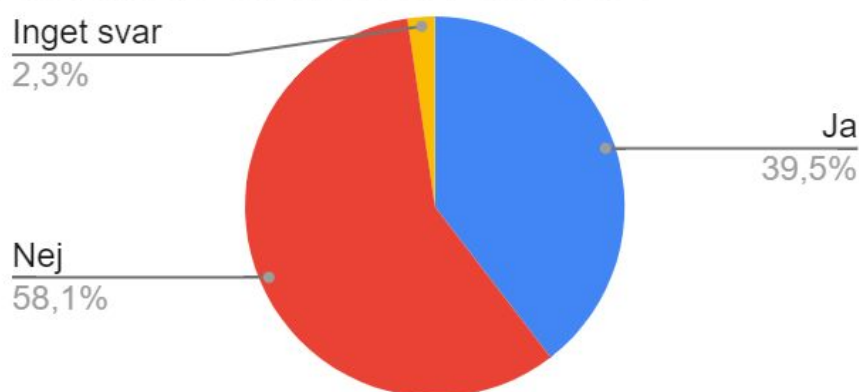


Figur 5 Enkätfråga 5

4.2.3. Använder du mobilen för arbetsrelaterade uppgifter på vakt?

Fråga 6 var att ta reda på om respondenterna använder sin mobiltelefon för arbetsrelaterade uppgifter på vakten. Resultatet blev att 17 respondenter (39,5%) svarade ja, 25 respondenter (58,1%) svarade nej, 1 respondent (2,3%) svarade ingenting.

Används mobilen i arbetet



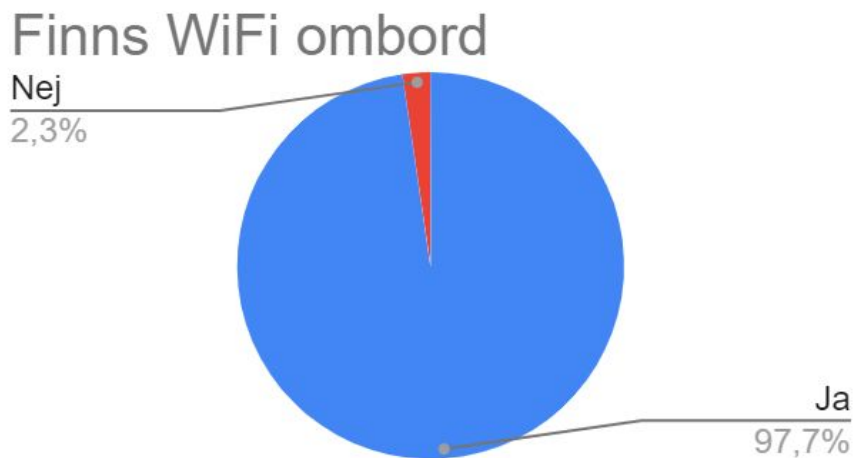
Figur 6 Enkätfråga 6

4.2.4. Om JA vilka appar använder du?

Fråga 7 var att ta reda på vilka appar respondenterna använde i arbetet. Resultatet blev e-post, SMHI, ViVa, FMI, Pilotweb, Google, telefoni, Whatsapp, vinduppgifter, klockan, miniräknare.

4.2.5. Finns WiFi ombord?

Fråga 8 var att ta reda på om det finns WiFi ombord. Resultatet blev att 42 respondenter (97,7%) svarade ja, 1 respondent (2,3%) svarade nej.

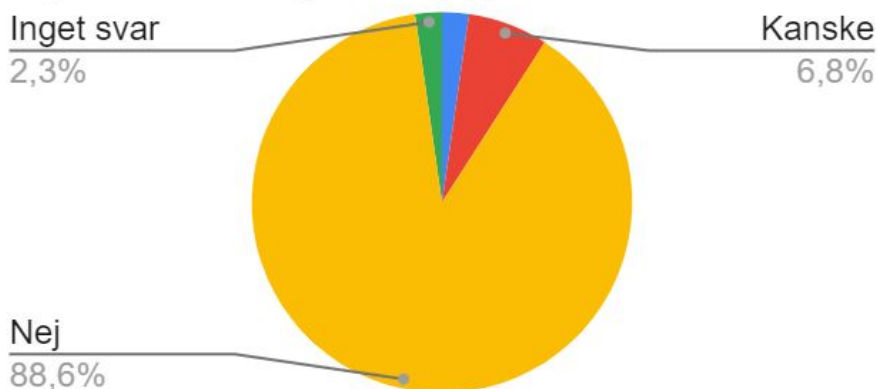


Figur 7 Enkätfråga 8

4.2.6. Har du någon gång tänkt tanken att byta arbetsplats p.g.a. ett dåligt eller inget WiFi?

Fråga 9 var att ta reda på om representanterna någon gång tänkt tanken på att byta arbetsplats p.g.a. ett dåligt eller inget WiFi. Resultatet blev 1 respondent (2,3%) svarade ja, 3 respondenter (6,8%) svarade kanske, 39 respondenter (88,6%) svarade nej, 1 respondent (2,3%) svarade ingenting. Det var inte respondenten utan WiFi ombord som vill byta arbetsplats p.g.a. dåligt WiFi.

Byta arbetsplats pga WiFi

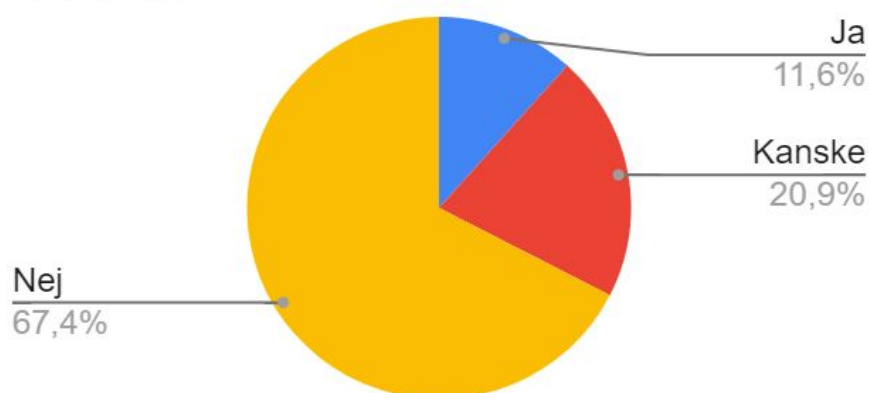


Figur 8 Enkätfråga 9

4.2.7. Är du villig att betala extra för ett bättre nätverk ombord?

Fråga 10 var att ta reda på om respondenterna är villiga att betala extra för ett fungerande nätverk. Resultatet blev att 5 respondenter (11,6%) är villiga att betala extra för ett bättre nätverk, 9 respondenter (20,9%) svarade kanske, 29 respondenter (67,4%) svarade nej på att betala extra för ett bättre nätverk.

Är du villig att betala extra för nätverk

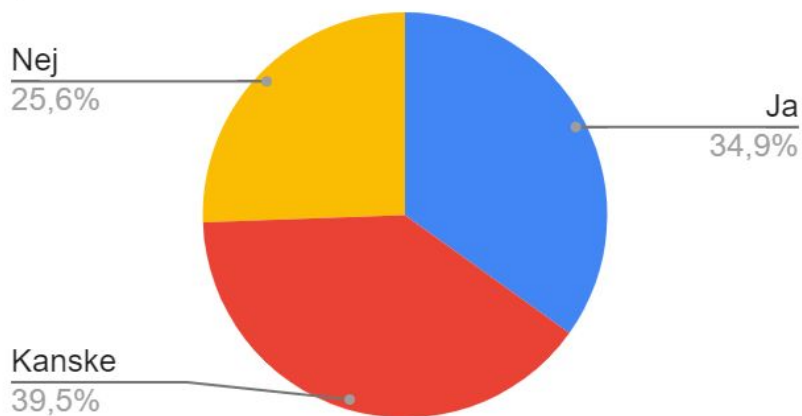


Figur 9 Enkätfråga 10

4.2.8. Tycker du att mobilanvändning och sociala medier påverkar säkerheten ombord?

Fråga 11 var att ta reda på om respondenterna tycker att mobilanvändningen och sociala medier påverkar säkerheten ombord. Resultatet blev att 15 respondenter (34,9%) svarade ja att säkerheten påverkas, 17 respondenter (39,5%) kanske, 11 respondenter (25,6%) svarade nej att säkerheten påverkas.

Tycker du att mobil användning påverkar säkerheten

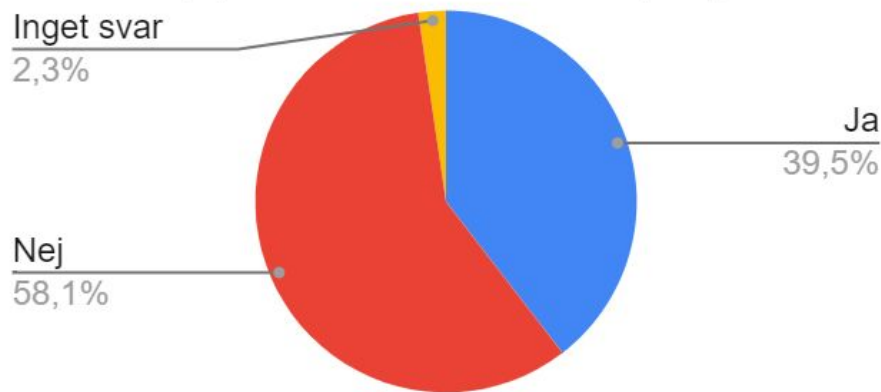


Figur 10 Enkätfråga 11

4.2.9. Anser du att mobilen stört din uppmärksamhet på jobbet någon gång?

Fråga 12 var att ta reda på om respondenterna blivit störda av mobilen någon gång. Resultatet blev att 17 respondenter 39,5% svarade ja, 25 respondenter 58,1% svarade nej, 1 respondent 2,3% svarade inte alls på frågan.

Stört uppmärksamheten på jobbet



Figur 11 Enkätfråga 12

4.2.10. Om JA hur har den stört dig?

Fråga 13 var att ta reda på hur deltagarna blivit störda av mobiltelefonen. De som svarade lät såhär:

“Koncentrationsförmågan lider om man håller på med flera saker samtidigt”

“Koncentrationen”

“Man väntar på svar på ett tidigare skickat meddelande”

“Kollegor begravda i telefon”

“Under bryggvakten”

“Tar fokuset”

“Meddelanden och pip”

“Samtal under förtöjning”

“Koncentrationen kan påverkas negativt”

“Ringer ibland fel tid”

“Då man fastnat i mobilen och tiden har sprungit iväg”

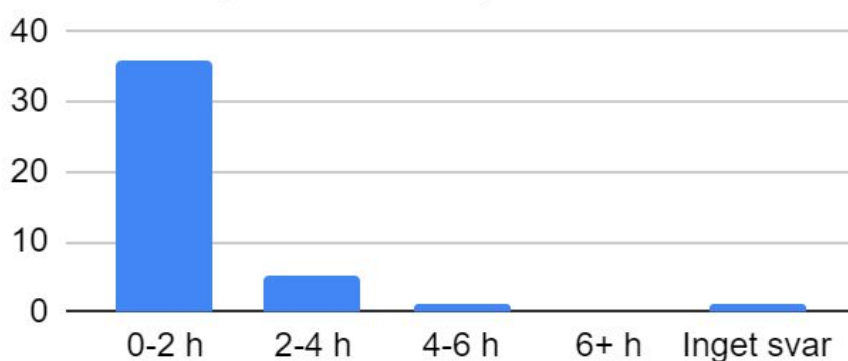
“Har man den med sej och det piper i den så är det svårt att låta bli att kolla på den trots att man är mitt i arbetet. Stäng telefonen då du jobbar!”

“Stör mig på underordnade som ej förstår att den ej är ett arbetsredskap för dem”

4.2.11. Hur många timmar/dygn lägger du på sociala medier ombord?

Fråga 14 var att ta reda på hur många timmar/dygn respondenterna lägger på sociala medier ombor. Resultatet blev att 36 respondenter (83,7%) lägger 0-2 timmar på sociala medier/dygn, 5 respondenter (11,6%) lägger 2-4 timmar, 1 respondent (2,3%) lägger 4-6 timmar, ingen respondent (0,0%) lägger mera än 6 timmar/dygn på sociala medier, 1 respondent (2,3%) svarade inte på frågan.

Hur många timmar på sociala m...



Figur 12 Enkätfråga 14

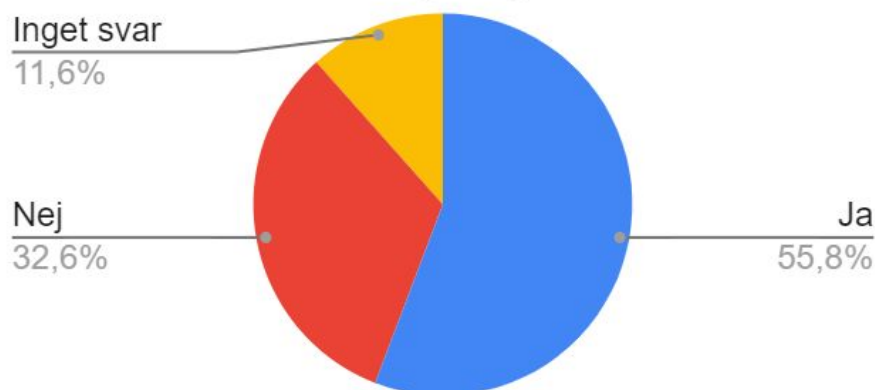
4.2.12. Vilka typer av mobila applikationer använder du?

Fråga 15 var att ta reda på vilka mobila applikationer respondenterna använder. Resultatet blev: Instagram, Facebook, Whatsapp, Twitter, Reddit, Viaplay, Snapchat, Outlook, Tiktok, nyheter, Youtube, telefoni, sms, mail, väder, Messenger, Google chrome, Infomentor, tidningar, x-hamster, linkedin, internet, tekniska.

4.2.13. Skulle du önska dig mera socialt umgänge ombord tex spela kort?

Fråga 16 var att ta reda om respondenterna vill ha mera socialt umgänge ombord. Resultatet blev att 24 respondenter (55,8%) svarade ja, 14 respondenter (32,6%) svarade nej, 5 respondenter (11,6%) svarade inte på frågan.

Mera socialt umgänge



Figur 13 Enkätfråga 16

Kommentarer till den frågan var:

“Ja det skulle ju vara trevligt med spelkort”

“Ja det är ju alltid kul”

“Ja alla gånger”

“Ja. Sociala umgänget på fritiden ombord har i princip försvunnit efter att WiFi installerats på fartygen. Det resulterar i att livet ombord blir tråkigare och att besättningen trivs sämre”

“Emellanåt skulle de vara roligt”

“Ibland”

“Kanske”

“Absolut, men tyvärr efter arbetsdagen låser alla in sig i sina hytter. Om det beror på trötthet pga hårda arbetsdagar?”

“Den här saken beror på hur kollegorna är”

“Räcker bra till”

“Vår avdelning har mycket sociala aktiviteter ihop”

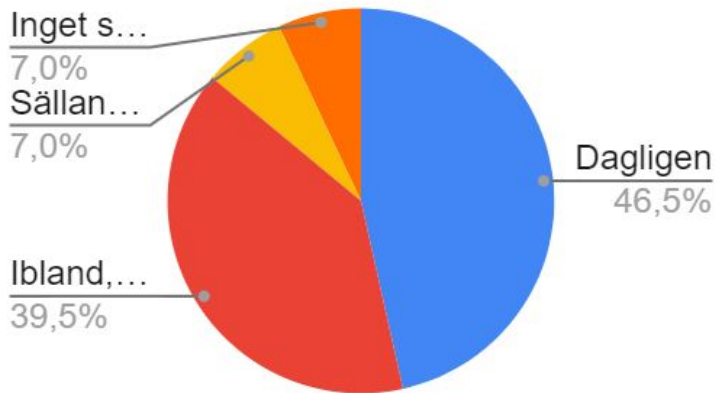
“Nej, sömnen är viktigare”

4.2.14. Hur ofta har du kontakt med familj/vänner när du är ombord?

Fråga 17 var att ta reda på hur ofta respondenterna har kontakt med familj och vänner när de är ombord. Resultatet blev att 20 respondenter (46,5%) har daglig kontakt, 17 respondenter

(39,5%) har kontakt ibland 2-3 gånger i veckan, 3 respondenter (7,0%) har sällan någon kontakt, ingen respondent (0,0%) svarade aldrig, 3 respondenter (7,0%) svarade inte på frågan.

Hur ofta kontakt

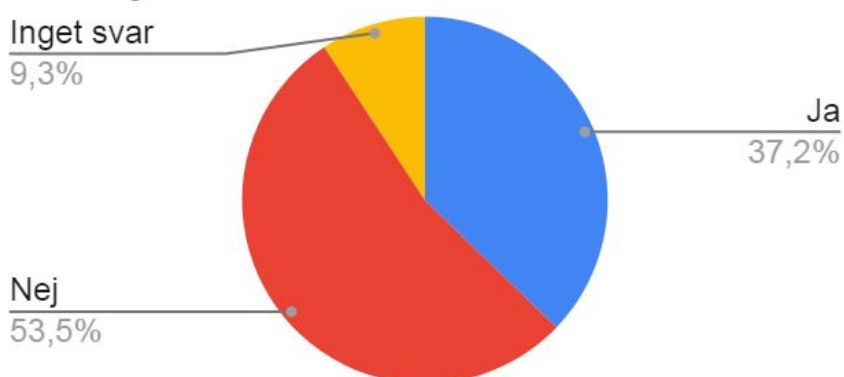


Figur 14 Enkätfråga 17

4.2.15. Har rederiet någon policy om att använda mobilen på arbetstid?

Fråga 18 var att ta reda om rederiet respondenterna har någon policy om att använda mobilen på arbetstid. Resultatet blev att 16 respondenter (37,2%) svarade ja, 23 respondenter (53,5%) svarade nej, 4 respondenter (9,3%) svarade inte på frågan.

Policy om att använda mobilen



Figur 15 Enkätfråga 18

4.2.16. Om JA hur lyder policyn?

Fråga 19 var att ta reda på hur policyn lyder ombord på respondenternas rederi. Resultatet blev:

“Det får inte påverka uppmärksamheten på arbetsrelaterade/säkerhetsuppgifter”

“Får inte störa arbetet”

“Mobilförbud på bryggan”

“Använd inte telefonen på arbetstid”

“Inte på bryggan t.ex. men sen är det också vanligt folkvett och hur rädd man är om sig själv, om man tänker ur säkerhetssynpunkt”

“Inte på arbetstid eller bland passagerarna”

“Vet inte exakt”

4.2.17. Övrig kommentar

Fråga 20 var att ta reda på om respondenterna hade någon övrig kommentar. Kommentarererna lät så här:

“Jag anser att det är beklämmande att man som befäl behöver säga åt utkiken, också vuxna, att sätta bort telefonen!”

“Telefon på exempelvis bildäck = livsfara”

“Dagens nya sjömän fokuserar mer tid att hålla sig online än att uppmärksamma jobb som kan göras. Eller inspiration eller villighet att göra och lära sig!”

“Bör finnas policy då många har problem med “mobil ångest” om de inte får “pilla” på den stup i kvarten...”

“Mobilen används ofta för att ta kort vid arbeten, för att visa fel eller vid inspektion”

“Använder man telefonen med sunt förnuft då man har en stund över i arbetet eller då man ska utreda ärende är det okej, min synpunkt på saken i helhet”

5. DISKUSSION

De allra flesta respondenterna använder sociala medier ombord. Det var tre respondenter som svarade att de inte använder någon app. När jag gjorde min enkät utgick jag ifrån att alla ombord använder någon app, men jag borde ha haft en fråga i enkäten "Jag använder mobiltelefonen endast till att ringa med". Befattning och ålder har ingen påverkan på telefonanvändning. Det var cirka 50 % på alla befattningar och olika åldrar som svarade att de använder telefonen på vakt, men det kan vara i arbetsrelaterade uppgifter. Jag var inte tillräckligt tydlig i enkäten med att jag menade "slösurfandet" eller liknande på vakt. Det var två däcksbefäl som svarade olika på frågorna 4 och 6. Fem däcksmanskap som svarade att dom använde mobilen under vakt, men inte arbetsrelaterat.

Det finns ett fungerande WiFi på dom flesta fartyg som respondenterna jobbar på. Men ändå är det $\frac{1}{3}$ av respondenterna i alla åldrar som är villiga eller kanske villiga att betala extra för ett bättre nätverk. Det var endast maskin manskapet som inte ville göra det. Kanske är det för att de har mera socialt umgänge med varandra i maskin. Det har jag kommit fram till med egen iakttagelse ombord där jag jobbat och från min enkät.

Mera än hälften av respondenterna vill ha mera socialt umgänge ombord. till exempel spela kort. Det är från alla befattningar och åldersgrupper som önskar det. Jag borde ha frågat i min enkät varför de inte har mera umgänge. Men i enkäten nämner en respondent att sömn var viktigare än socialt umgänge. En annan respondent skrev att det blivit mindre socialt umgänge sen det blev WiFi ombord, alla stänger in sig i hytten istället för att umgås. $\frac{2}{3}$ av respondenterna ansåg att mobilanvändningen ombord påverkar eller kanske påverkar säkerheten ombord. Men det var inte så ofta de blivit störda av mobiltelefonen själva. Alla under 30 år använde Instagram, de flesta Facebook. Mellan 30-50 år var Facebook och Whatsapp vanligast. 1 respondent i den gruppen använde inte någon social media. Över 50 år såg jag ingen app som var vanligare än någon annan. 2 respondenter i den gruppen använde inte någon social media.

Nästan alla respondenter hade daglig eller ibland (2-3 gånger/veckan) kontakt med familj och vänner. Det visar på att internet uppkoppling är viktigt ombord. Min erfarenhet är att mobila nätverket via mobilmaster tappar mottagningen en bit från land.

Det var 16 respondenter som svarade att rederiet hade en policy om att använda mobiltelefonen ombord. Jag tror att det kommer att bli vanligare bland rederierna att det blir en policy om att använda mobilen på arbetstid. Det går inte att förbjuda användandet av mobiltelefonen eftersom den behövs till en del inom arbetet. Policy som finns hos något rederi är mobilanvändandet inte får störa arbetsrelaterade eller säkerhetsuppgifter. Det tycker jag skulle vara självklart. Men när vi går ut på sociala medier är det algoritmer som styr vårt personliga flöde, som ständigt utvecklas för att hitta en perfekt medelväg mellan ett intressant innehåll för att du skall stanna, och tillräckligt med annonser för att det skall vara lönsamt för bolaget bakom tjänsten. Det gör att vi så lätt blir fast på smarttelefonen, speciellt när det tex spelas upp en ny video på Youtube automatiskt som vi tycker om. För att få en säker användning av mobiltelefoner till sjöss måste alla som använder sociala tjänster bli medvetna om risken att "fastna" och inte göra det. Besättningen ska inte använda smarttelefonerna vid fel tillfällen som t.ex. vid lastning/lossning, trånga farleder osv. Det går inte att få bort risken genom att förbjuda smarttelefoner ombord.

5.1 Slutsatser

Mobiltelefonen används både som verktyg och förströelse ombord på fartyg. Det är viktigt för besättningens välmående att ha ett fungerande internet, bra mat och bra boende ombord. Speciellt om besättningen jobbar längre arbetspass. Jag läste om en liknelse mellan en hammare och mobiltelefonen. Är en hammare farlig? Det beror på hur och av vem den används. Hammaren är bra att slå in spik med. Det är samma med mobiltelefonen, den är ett utmärkt hjälpmedel och bra sätt att hålla kontakt med omvärlden med. Min klasskamrat skriver om en app för checklistor ombord som man kan ladda ner i mobiltelefonen, jag tror att det kommer flera liknande appar ut på marknaden. Samhället går mot en mera digitaliserad värld, även sjöfarten. Det är helt upp till oss användare om mobiltelefonen är en säkerhetsrisk, om det är någon i besättningen är "upptagen" med sin mobiltelefon när hen inte

borde, så hoppas jag att någon kollega säger till. Det kan vara att användaren inte är medveten om sitt eget mobilanvändande.

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Chambers, S. (2020, December 18). *MOL comes clean on how this year's most high profile shipping accident occurred*. SPLASH.

https://splash247.com/mol-comes-clean-on-how-this-years-most-high-profile-shipping-accident-occurred/?utm_source=dlvr.it&utm_medium=twitter&fbclid=IwAR3DQ9X4wNvbvTvMgpO9t52d480p3OYNHAIrOiLvcAvsvnIOC-iF-Gtoow

Eriksson, L. W. M. (n.d.). *sociala medier*. Nationalencyklopedin, Sociala Medier. Retrieved September 30, 2020, from

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/sociala-medier>

Long working hours, isolation risk seafarers' mental health - SAFETY4SEA. (2019, November 6).

<https://safety4sea.com/long-working-hours-isolation-risk-seafarers-mental-health/>

MAIB. (2019). *Report on the investigation of the grounding of the general cargo vessel Priscilla* (No. 12/2019).

<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5d93631a40f0b65e5ec0dd35/2019-12-Priscilla.pdf>

National Transportation Safety Board. (2017). *Marine Accident Brief: Collision of Bulk Carrier ARIS T with Tank Barge WTC 3019, Towing Vessel PEDERNALES, and Shoreside Structures*.

<https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Pages/MAB1701.aspx>

Nielsen, D. (2019, May 9). *På dybt vand med mobilen: Imran Rashid viser vej til sunde digitale vaner* — *SEA HEALTH & WELFARE*. SEA HEALTH & WELFARE; SEA HEALTH & WELFARE.

<https://shw.dk/nyheder/2019/05/09-sunde-digitale-vaner?locale=da>

Nutley, S. (2019). *Distraherad: Hjärnan, skärmen och krafterna bakom*. Natur & Kultur.

Olycksutredningscentralen. (2019). *Containerfartyget MV Priamos (AG) grundstötning utanför Kotka 12.9.2018 (9/2019)*.

<https://turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/sv/vesiliikenneonnet>

omuuksientutkinta/2017/6BOKqMtSJ/M2018-03_MV_Priamos_Utredningsrapport.pdf

TRAFI. (2011). *Vakthållning på fartyg* (No. 16654/03.04.01.00/2011).

TRAFI_16654_03_04_01_00_2011_SE_Vahdinpito_aluksella (3).pdf

Vetenskapsrådet. (1990). *Forskningsetiska principer*. Vetenskapsrådet.

<http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf>

BILAGA

Mobiltelefonen ombord

Jag, Marika Karlström, är en sjökaptens studerande som går sista året på Högskolan på Åland. Jag gör en undersökning om mobilen ombord, hur den används. Svaren används konfidentiellt.

Tack för ditt deltagande!

***Obligatorisk**

1. Din befattning ombord *

Markera endast en oval.

- Däcksbefäl
- Maskinbefäl
- Däcksmanskap
- Maskinmanskap
- Övrig personal

2. Ålder *

Markera endast en oval.

- under 30
- 31-50
- över 50

3. Hur lång är din erfarenhet till sjöss? *

Markera endast en oval.

- under 1 år
- 1-5 år
- 6-10 år
- över 10 år

4. Använder du mobiltelefonen under vakt? *

Markera endast en oval.

Ja

Nej

5. Om svaret var Ja, hur länge/vaktpass?

Markera endast en oval.

5-10 minuter

10-30 minuter mera

än 30 minuter

6. Använder du mobilen för arbetsrelaterade uppgifter på vakt? *

Markera endast en oval.

Ja

Nej

7. Om JA vilka appar använder du?

8. Finns det Wifi ombord? *

Markera endast en oval.

Ja

Nej

9. Har du någon gång tänkt tanken att byta arbetsplats pga ett dåligt eller inget wifi? *

Markera endast en oval.

- Ja
 Kanske
 Nej

10. Är du villig att betala extra för ett bättre nätverk ombord? *

Markera endast en oval.

- Ja
 Kanske
 Nej
 Egen kommentar

11. Tycker du att mobil användning och sociala medier påverkar säkerheten ombord? *

Markera endast en oval.

- Ja
 Kanske
 Nej

12. Anser du att mobilen stört din uppmärksamhet på jobbet någon gång? *

Markera endast en oval.

- Ja
 Nej

13. Om JA hur har den stört dig?

14. Hur många timmar/dygn lägger du på sociala medier ombord? *

Markera endast en oval.

0-2

2-4

4-6

6+

15. Vilka typer av mobilapplikationer använder du? *

16. Skulle du önska mera socialt umgänge ombord tex spela kort? *

17. Hur ofta har du kontakt med familj/vänner när du är ombord? *

Markera endast en oval.

- Dagligen
- Ibland, 2-3 gånger/veckan
- Sällan, några gånger/månaden
- Aldrig

18. Har rederiet någon policy om att använda mobilen på arbetstid? *

Markera endast en oval.

- Ja
- Nej

19. Om JA, hur lyder den policyn?

20. Övrig kommentar
