

# Vilan är viktigare än

Det är inte antalet vakttimmar som avgör hur trött du blir, utan längden på vilan mellan vakterna. Den slutsatsen drar Wessel van Leeuwen på Stressforskningsinstitutet vid Stockholms universitet efter att ha undersökt tio olika vaktssystem.

STOCKHOLM MARS 2018

De senaste decennierna har flera forskningsprojekt genomförts för att visa hur olika vaktssystem påverkar trötthets- och vakenhetsnivåer ombord, framför allt bland däcksbefäl. Studierna triggades igång på nittiotalet efter en lång rad olyckor i Öster- och Nordsjön som inträffat sedan befäl somnat på bryggan.

Nu har forskare vid Stressforskningsinstitutet i Stockholm genomfört ytterligare två studier för att undersöka vilket vakt-system som ur ett vakenhetsperspektiv är det mest optimala. Resultaten visar att det är ledigheterna som betyder mest, inte hur många timmar man jobbar.

– För att skapa ett perfekt avlösningssystem krävs minst sju till åtta timmars vila mellan vakterna, säger Wessel van Leeuwen som lett projektet.

## Tvåvakt sämst

I den ena studien kördes olika vaktssystem genom en teoretisk modell som utifrån inmatad fakta beräknade nivåerna av trötthet och vakenhet. Sämst var det traditionella tvåvaktssystemet sex om sex (två befäl delar på vakt dygnet), som på grund av kostnadsskäl fortfarande är populärt under vissa europeiska flaggor.

– Innan man går och lägger sig måste det finnas tid att äta, duscha och varva ner. Är man bara ledig i sex timmar blir det inte tillräckligt med tid över för vila, säger Wessel van Leeuwen.

Men studierna visade också att tvåvakt kan fungera bättre. Genom att förlänga vakter och ledigheter, från sex till åtta timmar, ökade tiden för återhämtning och den totala tröttheten ombord minskade. Det bekräftades också i det andra forskningsprojektet som genomfördes ombord

på fem brittiska muddarfartyg i Engelska kanalen. Besättningarna jobbade tre veckor och var lediga tre. Första perioden gick man sex om sex på tre fartyg och åtta om åtta på två. Efter tre veckors ledighet gick man ut igen, då med ombytt vaktgång.

– Alla upplevde åtta om åtta som betydligt bättre än sex om sex. Det var bara de två sista timmarna på natten, mellan två och fyra, som man var tröttare än med sex om sex-systemet. Alla andra tidpunkter på dygnet var vakenheten väsentligt högre, säger Wessel van Leeuwen och fortsätter.

– Vi såg också att besättningarna som gick sex om sex använde mer motåtgärder i form av kaffe, energidryck, frisk luft och så vidare jämfört med de som gick åtta om åtta.

Men att förlänga vakterna två timmar är i praktiken inte något alternativ. Åtta om åtta går inte jämnt upp i dygnet vilket leder till 16 timmars arbete vissa dygn som inte är tillåtet enligt EU-lag. Forskningsprojektet i Engelska kanalen, som genomfördes tillsammans med Warsash Maritime Academy i Southampton, fick

söka dispens för att kunna genomföras.

– Att man över tid inte jobbar mer än med sex om sex tar regelverket ingen hänsyn till. Men ingen av dem som deltog i vår studie upplevde det som något problem att jobba mer vissa dygn, säger Wessel van Leeuwen.

## Tolv om tolv bra men orättvist

Ett annat tvåvaktssystem som prövades i den teoretiska modelleringen var att dela dygnet på hälften och gå tolv om tolv. Den totala vakenheten ombord steg jämfört med sex om sex, men resultaten blev ojämna.

– Det här systemet är egentligen inte så dåligt, men det blir väldigt orättvist mellan vakterna. För den som jobbar från tolv till midnatt är det jättebra och man har inga problem alls med trötthet. Betydligt sämre är det för dem som går från tolv på natten till tolv nästa dag. Vi prövade att förskjuta brytpunkten några timmar med avlösning klockan fyra istället och då blev det lite bättre, säger Wessel van Leeuwen.

Wessel van Leeuwen konstaterar också att vaktssystemen är olika känsliga för stör-

Wessel van Leeuwen.  
Foto Niklas Björling



Foto Linda Sundgren



# längden på vakten

ningar. På fartyg där man går sex om sex äts vilan snabbt upp vid dåligt väder, övningar eller hamnanlöp.

– Går du däremot tolv om tolv spelar det nästan ingen roll alls om du får tre timmars övertid. Du hinner sova ändå, säger han.

## Anpassa efter individ

En annan metod för att minska trötthetsproblemen är att sträva efter att göra mer individuellt anpassade avlösningssystem. En utpräglad morgonmänniska har betydligt lättare att gå på vakt tidig morgon än den som är piggare på kvällen.

– Man har mycket att vinna på att försöka individanpassa vakterna, men det görs inte alls idag, säger Wessel van Leeuwen.

Det vaktsystem som fungerar bäst är fyra-åtta, då tre befäl delar på dygnet. Där hinner man sova ut mellan vakterna och problemen med trötthet är små. Under längre tider ombord kan det däremot uppstå andra typer av bekymmer, även med trevaktsystem. Det visar den internationella Martha-studien som publicerades för ett drygt år sedan. Enligt den kan det med tiden uppstå sociala problem med bland annat konflikter och minskad motivation.

– De här effekterna ser man framför allt på fartyg där man är ombord tio veckor eller längre, säger Wessel van Leeuwen som var Sveriges representant i Martha-projektet. Nu har vi lämnat in en ansökan för att få undersöka det här närmare.

## Viktig sömn

Sömnbrist gör oss inte bara trötta, det påverkar också vårt allmänna hälsotillstånd. När vi sover fyller kroppen på de energidepåer som brukas under den vakna tiden. Hjärnan och kroppen återhämtar sig samtidigt som immunförsvaret aktiveras och viktiga hormoner bildas. Det sker också en lagring av minnen och ny kunskap. För lite sömn kan leda till en rad hälsoproblem med infektioner, diabetes, stroke, förhöjda blodfetter, utmattningssyndrom och depressioner. Hur stort sömnbehov man har varierar från person till person, men vanligtvis behöver en vuxen mellan sex och åtta timmars sömn per dygn. **LS**

# Trivs bra trots stress

Press från flera håll, högt tempo och otydliga uppgifter är problem som intendenturbefäl brottas med. Samtidigt är tillfredsställelsen i arbetet hög och många trivs ombord.

**KALMAR** MARS 2018

Intendenturbefälens arbetssituation skiljer sig markant från den på däck och i maskin. De är mer arbetsledare och koordinatörer än en del av den dagliga driften. Deras uppgifter är ofta mindre tydliga, besättningen större och utöver rederikontakter och personalfrågor ska de även kunna hantera passagerare. Sammantaget kan det här leda till en stark press från flera olika håll. Det säger Cecilia Österman, forskare vid



Cecilia Österman:  
Foto Linda Sundgren

Sjöfartshögskolan i Kalmar som spenderar mycket tid ombord med att studera intendenturpersonalens arbetssituation.

– Intendenturbefälen befinner sig ofta i samma läge som mellanchefer i land där man hamnar i kläm mellan ledningen och personalen. Och förståelsen för deras ganska utsatta position är ofta ganska låg, säger hon.

## Stödet varierar

För att kunna hantera uppdraget krävs utbildning, resurser, praktiska verktyg och erfarenhet. Men Cecilia Österman har noterat att stödet till intendenturbefälen varierar. Medan vissa har en stabil grund och lång erfarenhet, har en del mönstrats upp från lägre befattningar med ytterst begränsad hjälp in i den nya rollen.

– Många gånger vet man nog vad man förväntas göra, men saknar verktygen. Exempelvis är man skyldig att försöka hitta uppgifter till den som behöver arbetsträning efter en långtidssjukskriv-

ning, men det kanske inte är så lätt att hitta de jobben alla gånger, säger hon.

Just stödet för att kunna utföra arbetet är något Cecilia Österman framhåller. Hon påpekar att det numera är något som också regelverket lägger vikt vid.

– I den nya föreskriften om organisatoriskt och socialt arbete står det inte bara vilket ansvar chefer har utan också att de måste få förutsättningar att kunna vara bra arbetsledare.

## Bra chef i topp

Att stödet till befälen i intendenturen är viktigt visar också den omfattande studien Intendenturens arbetsmiljö från 2017, genomförd av Cecilia Österman tillsammans med forskarkollegorna Carl Hult och Gesa Praetorius. När de undersökte vilka faktorer som hade störst positiv inverkan på arbetsmiljön, hamnade en bra chef i topp hos intendenturbefälen.

– Jag tror det finns ett behov av att få sätta sig ner tillsammans med sina överordnande och planera och strukturera verksamheten. Men det kan vara svårt att hitta den tiden och blir det övertid måste någon betala för den, säger Cecilia Österman.

Undersökningen visar också att befälen har stor betydelse för sin personals trivsel.