



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

Fører NOU 2013:8 til en sikrere farledsbevisordning for nærskipsfarten?



Foto (Stian René Bjørøy)

**Bacheloroppgave utført ved
Høgskolen Stord/Haugesund, nautisk utdanning**

Skrevet av:

Stian René Bjørøy

Kandidat nr. 38

Bendik Vatland Olsen

Kandidat nr. 9

Steffen Olstad

Kandidat nr. 13

Dette arbeidet er gjennomført som ledd i bachelorprogrammet i nautikk ved Høgskolen Stord/Haugesund og er godkjent som sådan. Godkjennelsen innebærer ikke at HSH innestår for metodene som er anvendt, resultatene som er fremkommet og konklusjoner og vurderinger i arbeidet.

Haugesund

Våren 2014

Bacheloroppgavens tittel: Fører NOU 2013:8 til en sikrere farledbevisordning for nærskipsfarten?

Stian René Bjorøy

Bendik Vatland Olsen

Steffen Olstad

(Sign)

(Sign)

(Sign)

Navn på veileder: Bjarne Vandeskog

Gradering: *Offentlig*

Forord

Høsten 2011 ble det innført en prøveordning ved Høgskolen Stord/Haugesund (HSH) under navnet Y-vei nautikk, etter modell fra Høgskolen i Ålesund (HIALS). Vi er tre studenter som her har fulgt det ordinære løpet til bachelor studiet i nautikk, men har i tillegg fullført nødvendige y-veiemner underveis. Denne oppgaven er et ledd av avslutningen av vårt studium ved HSH. Arbeidet med dette prosjektet har foregått over to semestre. Et av formålene var at vi skulle klare å løse problemstillinger innenfor vårt fagfelt ved hjelp av å jobbe i lag eller selvstendig. Arbeidet med dette prosjektet har representert en helt annen form for arbeid enn det vi har tidligere vært vant til. Prosjektet har vært utfordrende til tider, men også svært lærerikt. Med godt samhold i laget, bruk av vår tidligere erfaringer fra sjøen samt god veiledning mener vi at oppgaven er løst på en god måte.

Det er en rekke personer vi har lyst å rette en takk til. Solveig Røkenes for en veldig god idémyndring høsten 2013. En takk må også rettes til Camilla Wang Pedersen som har hjulpet oss igjennom hele prosjektperioden, med å finne litteratur og svare på spørsmål underveis. Vi ønsker også å takke Per Øhman for en informativ samtale om losvesenets historie våren 2014. Vi ønsker å rette en hjertelig takk til Sissel Høisæter, Nina Bjørøy, Helen Vatland Olsen og Linn Olstad som har hjulpet oss en del med korrektursetting i oppgaven. En stor takk til alle informantene som tok seg tid til å stille til intervju. Sist men ikke minst takk til veilederen vår Bjarne Vandeskog for god veiledning og oppfølging.

Sammendrag

Fører NOU 2013:8 rapporten sine forslag til en bedre og mer sikker opplæring/bedømming av navigatører som skal tilegne seg farledsbevis i nærskipsfarten?

I denne oppgaven konkluderte vi med at en forandring i dagens losordningen er nødvendig, og at de vi intervjuet mente at dette kunne føre til en enklere og sikrere ordning. Dette er en oppgave som belyser sikkerhets aspektet ved farledsbevis delen av NOU 2013:8 sin rapport om losordningen. I fokus står opplæring og bedømming av navigatører som skal tilegne seg farledsbevis. Dette er noe som gjenspeiles i problemstillingen som lyder som følger:

«Med utgangspunkt i en beskrivelse av dagens ordninger for opplæring og bedømmelse av kunnskaper (utstedelse av farledsbevis) vil vi undersøke hvilke forestillinger som eksisterer i nærskipsfarten og tilhørende maritime organisasjoner mht. om sikkerheten vil forbedres eller forverres med de nye forslagene»

NOU2013:8 rapporten og intervjuer legger grunnlaget for denne oppgaven, der vi har intervjuet et utvalg rederier fra nærskipsfarten og tilhørende maritime organisasjoner.

Forkortelser og forklaringer

Forkortelser

BRT	Bruttoregistertonn
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System (Engelsk).
NM	Nautisk Mil.
NOU	Norsk Offentlig Utredning.
VTS	Vessel Traffic Senter (Engelsk).
QA	Quality Assurance (Engelsk).

Forklaringer

Assessor	Erfaren navigatør eller maskinist som eksaminerer en annen sjømann under opplæring.
De forbudte sjøområdene	Som definert i kgl. Res. 9.februar 1968 nr. 2 i medhold av lov om forsvarshemmeligheter.
Farled	Leder dedikert for skipstrafikk langs en kyst.
Farledsbevis	Et bevis som gir navigatøren rett til å føre lospliktige skip i lospliktigområde.
Farledsbevisprøve	Teoretisk og praktisk prøve for å tilegne seg farledsbevis.
Fartøy	Farkost, som brukes eller kan brukes som transportmiddel på vannet.

Forhaling	Forflytting av fartøy innad i havn med hjelp av trosser eller maskinkraft.
Grunnlinjen	Som definert i Lov om Norges territorialfarvann og tilstøtende soner.
Indre farvann	Er farvann innenfor grunnlinjen, der norsk jurisdiksjon er gjeldene.
Kandidat	Navigatør som skal tilegne seg farledsbevis.
Kaptein	Navigatør med den øverste myndigheten om bord i fartøyet.
Kasseordningen	Felles kasse for inntekt av lostjenester.
Kystnavigasjon	Navigasjon på kysten, der peilinger av lykter og sjømerker m.m. anvendes.
Kystseilingsteknikk	Teknikken en navigatør innehar for å seile sikkert på kysten. Se også kystnavigasjon.
Los	Autorisert navigatør som innehar lossertifikater, som loser skip inn til havn eller igjennom trange farvann.
Losloven	Lov om lostjenesten.
Loslovutvalget	Se forklaringen utvalget.
Losoldermann	Leder av sjøtrafikkavdelingene i distriktene samt personalsjef for losene.

Lospliktige fartøy	Som definert i forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann (lospliktforskriften) § 6.
Navigator	En person som innehar D3 sertifikatet eller høyere sertifikater.
Norsk territorial farvann	12 NM ifra grunnlinjen og utover samt indre farvann, der norsk jurisdiksjon er gjeldene.
NOU 2013:8	Heretter NOU rapporten.
Representative prøver	Praktisk farledsbevisprøve som blir gjennomført på et avgrenset strekk i farleden. Der kandidaten får rettighetene til å føre fartøyet uten los i et større farledsområde.
Sikkerhetsområder	Se forklaringen de forbudte sjøområdene.
Skipper	Navigator med den øverste myndigheten om bord i mindre fartøyer.
Skipsfører	Se forklaring kaptein.
Statslos	Los ansatt i den norske stat.
Utvalget	Forfatterne av NOU 2013:8.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	1
1.1 Oppgavens avgrensinger	2
1.2 Oppgavens oppbygging	2
2. Bakgrunn.....	4
2.1 Losvesenets historie	4
2.2 Losvesenet etter andre verdenskrig	4
2.3 Åpning av norske kysten	5
3. Dagens losordning	6
3.1 Organisering av norskekysten.....	6
3.2 Generelt om losplikt	7
3.2.1 Loser	8
3.2.2 Dagens farledsbevisordning	8
3.2.3 Dispensasjon for bruk av los	9
3.2.4 Avgifter	10
3.2.5 Dokumenterte utfordringer i nærskipfarten	10
4. Det nye forslaget.....	11
4.1 Bakgrunn	11
4.2 Forslagene som er presentert i NOU rapporten	11
4.2.1 Forhalingen i havn.....	11
4.2.2 Differensiering av farledsbevis	12
4.2.3 Assessorordning for farledsbevis klasse tre	12
4.2.4 Losberedskapsavgiften faller bort for klasse tre.....	12
4.2.5 Utsjekk og oppfyllelse av seilingskrav	13
4.2.6 Innføring av representative prøver	13
5. Teori.....	14
5.1 Sikkerhet.....	14

5.1.1	Barriere og energi perspektivet	14
5.1.2	Beslutningsperspektivet	15
5.1.3	Praktisk drift teorien	16
5.2	Fronesis en teori om kunnskap	16
6.	Metode	18
6.1	Generelt om metode	18
6.2	Metode for datainnsamling	19
6.3	Utvalg av informanter	19
6.4	Datainnsamling	20
6.5	Analyse av data	21
7.	Funn	22
7.1	Assessorordning	22
7.1.1	Generelle meninger	22
7.1.2	Sikkerhet	23
7.1.3	Økonomi	23
7.2	Dispensasjon for bruk av los	24
7.3	Forhalingsfritak	25
7.4	Los beredskapsavgiften faller bort for lospliktige skip mellom 70 og 100 meter	26
7.5	Simulatorbruk	27
7.6	Innføring av tre forskjellige klassifiseringer i farledsbeviset	29
7.7	Innføring av representative prøver	30
7.7.1	Generelt	30
7.7.2	Sikkerhet	31
7.7.3	Økonomi	31
7.8	Mistillit mellom næringen og Kystverket	32
7.9	Bukken og havresekken	33
7.10	Kystseilingsteknikk	34

8. Drøfting	35
8.1 Generelle meninger om assessorordningen	35
8.2 Dispensasjon for bruk av los.....	37
8.3 Forhalingsfritak i havn	38
8.4 Simulator	39
8.5 Innføring av tre klasser.....	41
8.6 Representative prøver.....	43
9. Konklusjon	45
9.1 Generelt	45
9.2 Opplæring	45
9.3 Utsjekk av navigatører.....	46
10. Kilder	47
Vedlegg en. Forenklet illustrasjon over organiseringen av Kystverket	49
Vedlegg to. Forespørsel/samtykkeskjema for å delta i FOU prosjekt.....	50
Vedlegg tre. Intervjuguide rederier	52
Vedlegg fire. Intervjuguide maritim organisasjon en.....	55
Vedlegg fem. Intervjuguide maritim organisasjon to.....	58

1. Innledning

Det er av hele næringens, sjøfolks og ikke minst samfunnets interesse at ferdsel langs kysten foregår på en så sikker måte som mulig. Likevel har det vært en del alvorlige skipsulykker der det har vært tap av menneskeliv, alvorlige miljøkonsekvenser og store materielle ødeleggelser (Kystverket 1, 2011) i løpet av de siste par årene. Eksempelene er mange og blant de mest alvorlige ulykkene som kan regnes er Godafoss, Full City, Rocknes og Server. Slike ulykker reiser spørsmålet om sikkerheten er god nok. Losordningen langs kysten er et av de viktige tiltakene for å hindre slike ulykker og det er uten tvil et nødvendig virkemiddel. Samtidig er rederier og sjøfolk frustrerte over dagens losordning, og ønsker seg en lettere ordning. 2.mars 2012 utnevnte regjeringen et utvalg som skulle gjennomgå lostjenesten og tilhørende regelverk, for å gjøre ordningen mer brukervennlig, kostnadseffektiv og ikke minst sikrere. Utvalgets anbefalinger ble presentert sommeren 2013 i NOU 2013:8.

For de nautikkstudentene som vil starte sin karriere til sjøs i nærskipfarten eller offshoresegmentet vil ordningen ha en stor betydning. Forslaget åpner opp for en annen form for opplæring og utsjekk av navigatører enn den som gjelder i dag. Det er i alles interesse at den kommende generasjon av navigatører får en så bra opplæring og oppfølging som mulig, for å kunne møte morgendagens utfordringer.

Etttersom NOU 2013:8 er et nytt forslag har det ikke tidligere vært forsket på forestillingene som finnes i nærskipfarten rundt det nye forslaget. Vi ønsket derfor å undersøke hvilke forestillinger rederiene og tilhørende maritime organisasjoner i nærskipfartssegmentet har til det nye forslaget, og om deres synspunkter mht. om den nye ordningen ivaretar sikkerheten på en tilfredsstillende måte. Problemstillingen som vi ville besvare i denne oppgaven er:

«Med utgangspunkt i en beskrivelse av dagens ordninger for opplæring og bedømmelse av kunnskaper (utstedelse av farledsbevis) vil vi undersøke hvilke forestillinger som eksisterer i nærskipfarten og tilhørende maritime organisasjoner mht. om sikkerheten vil forbedres eller forverres med de nye forslagene»

For å svare på problemstillingen har vi benyttet oss av delvis strukturerte intervjuguider. Intervjuene ble gjennomført i tidsrommet 24. februar til 26. mars 2014, og ni informanter ble

intervjuet i denne tidsperioden. Syv av ni informanter hadde sin tilhørighet i nærskipsrederier, lokalisert vest i Norge, mens de to øvrige var ansatt i maritime organisasjoner.

1.1 Oppgavens avgrensinger

På grunn av begrenset tidsrom og resurser så vi oss nødt til å avgrense oppgavens omfang. Fokuset for oppgaven var rederier og tilhørende organisasjoner som opererer i nærskipsfartssegmentet. Videre ble det utelukket rederier som driver med passasjerbefordring, rederier som driver med fiske og fangst og offshorerederier. Dette var fordi størrelsen på de tre aktuelle segmentene ble for store, samt at fartøyene i offshorsegmentet ofte har et typisk rutemønster inn og ut av havn, istedenfor langs kysten. Mens det er et fåtall av fiskefartøyene som er lospliktige pga. skipslengden.

Utvalget av rederier som opererer i nærskipsfartssegmentet har også blitt avgrenset noe. Vi valgte å intervju rederier som har sin tilhørighet på Vestlandet, dette var på grunn av begrensede ressurser og tidsbruk.

Vi ble også nødt til å avgrense oss til kun å ta for oss enkelte deler av NOU: 2013:8. Vi ønsket å holde fokuset på de forslagene som omhandler den daglige driften av fartøyene i nærskipsfartssegmentet slik som farledsbevisordningen, opplæring av nye navigatører og dispensasjon m.m.

Det økonomiske aspektet ble også mindre vektlagt, omfanget av dette ble for stort.

11.april 2014 kom Proposisjonen 65 L som omhandler Lov om losordningen (losloven). Innsamlingen av våre data var på den tid allerede ferdigstilt. I samråd med veilederen vår ble det besluttet å ikke vektlegge denne proposisjonen i særlig grad. Det ble midlertidig ikke funnet vesentlige store endringer i proposisjonen kontra NOU 2013:8.

1.2 Oppgavens oppbygging

Oppgaven er bygget opp etter modell av holdepunkter for Bacheloroppgaven versjon 3.2. Videre har fokuset vært at oppgavens skal være lettfattelig å lese, ikke minst være lett å finne frem i. Oppgaven er bygget opp av ti hovedkapitler, med underkapitler.

Oppgaven er bygget slik at vi først presenterer bakgrunns materialet der dagens ordning og det nye forslaget er beskrevet. Den neste delen har vi presentert teorien og metoden som er anvendt i oppgaven. Videre blir funnene fra intervjuene lagt frem og drøftet, for og så bli knyttet opp mot problemstillingen i konklusjonen.

2. Bakgrunn

I dette kapitlet beskrives og presenteres det kort om losvesenet historie frem til i dag. Kapitlet er delt opp i tre underkapitler som tar for seg den tidligere historien til losvesenet og frem til andre verdenskrig. Losvesenet i etterkrigstiden og losvesenet etter den kalde krigen frem til i dag.

2.1 Losvesenets historie

De første skriftlige bestemmelsene om losing av skip langs norskekysten som man kjenner til kom på 1200 tallet og er dokumentert i Magnus Lagabøters by og landlover. Det første statlige losvesenet kom imidlertid først fem hundre år senere, i år 1720. Dette var statlige losere som jobbet for kongen og seilte under ed. De var også de første som ble utdannet til losere. Selv om losene jobbet for staten måtte hver enkel los sørge for seg selv, det var den som først kapret skipene som fikk jobben med å lose det. Losene fikk betalt for hvert oppdrag og kunne ansees som selvstendig næringsdrivende der staten satte reglene og gebyrer. Det var først på 1800 tallet at organiseringen av et losvesen trådte i kraft for alvor.

Den første norske los-foreningen ble dannet av Færder-losene og ble stiftet 1889. Det var på denne tiden at losene virkelig begynte å organisere seg. Færder-losene jobbet for å innføre en felles kasse som inntjeningene skulle gå til. Hensikten var å minske konkurranselosningene og få et mer organisert losvesen. De fikk gjennomslag for dette og i 1925 var kasseordningen landsdekkende. Dette førte til mer samarbeid mellom losene når det gjaldt skøytedrift og vaktsystemer (Kystverket 2, 2011).

2.2 Losvesenet etter andre verdenskrig

Forløperen til dagens los system kom etter andre verdenskrig da losene gikk sammen med myndighetene og etablerte Losvesenet. Losvesenet ble i 1974 tatt med i oppretningen av Kystverket og er nå en del av dette statlige organet. Frem til begynnelsen på 1990 tallet var det bare utenlandske fartøyer som måtte ta los når de skulle inn til havn. På denne tiden var losingene knyttet til rikets sikkerhet gjaldt i farvannet inn til de mest trafikkerte havnene i

Norge. Dette var av sikkerhetsmessiges årsaker, og det var forsvaret som regulerte disse sikkerhetsområdene. Norske fartøy kunne velge selv om de ville ta los eller ikke. (NOU 2013:8).

2.3 Åpning av norske kysten

Tidlig på 90-tallet ble sikkerhetsbildet forandret for Norge på grunn av at den kalde krigen var over. Forsvarsdepartementet opphevet de tidligere sikkerhetsområdene (de forbudte sjøområdene), og innførte istedenfor en rapporteringsplikt for utenlandske fartøy. Dette medførte at mange av fartøyene som gikk langs norskekysten ikke var lospliktige.

Samtidig som dette skjedde var Kystverket i slutfasen med rapporten Miljø sikkerhet i farledene, denne rapporten tok for seg hele kysten, med tanke på sikrere seilas og bedret miljø sikkerhet. Arbeidsgruppen fryktet for en svekket sjøsikkerhet på grunn av situasjonen som nevnt i forrige avsnitt og utarbeidet derfor et forslag til regler for bruk av los (NOU 2013:8).

I 1994 fremmet fiskeridepartementet St.meld.nr. 43 (1993-94) Losgebyr og losplikt, og et tillegg Om geografisk virkeområde for losplikt. Disse to stortingsmeldingene var grunnlaget for lospliktsystemet fra 1995 til 2011 (NOU 2013:8). Det viktigste i dette lospliktsystemet var følgende (NOU 2013:8):

- Fartøy over 500 BRT var lospliktige.
- Fartøy med farlig last 300 BRT var lospliktige.

Unntakene var:

- Fiskefartøy
- Ferger
- Fartøy i innenriksfart, som gikk uten farlig last

3. Dagens losordning

I dette kapittelet er det beskrevet og presentert hvordan Kystverk med losvesen er organisert i dag. Videre er det presentert kort om losens arbeidsoppgaver samt gitt en beskrivelse av farledsbevisordningen og avgifter. Det er også tatt med en tabell som viser antall lospliktige seilaser med mer.

3.1 Organisering av norskekysten

Kystverket er underlagt fiskeri og næringsdepartementet, og er finansiert via statsbudsjett og brukerfinansiert. Kystverkets hovedvisjon er «å utvikle kysten og havområda til verdas sikreste og reineste» (Kystverket 3, 2013).

Videre kan man dele kystverkets oppgaver inn i tre hoveddeler;

1. Maritime tjenester¹
2. Beredskap mot akutt forurensing²
3. Maritim infrastruktur³

Hovedkontoret til Kystverket er lokalisert i Ålesund. Her finner vi tre fagavdelinger; Beredskaps-, -kystforvaltnings- og sjøsikkerhetsavdelingen, der sistnevnte har det overordnede ansvaret for lostjenestene. Videre har kystverket delt kysten inn i fem forskjellige regioner; sørøst, vest, Midt-Norge, Nordland, Troms og Finnmark (se figur 1). Hver av regionene har i tillegg til andre oppgaver, ansvaret for lostjenestene i sitt distrikt (Kystverket 4, 2012). Disse er lokalisert i en sjøtrafikkavdeling i hver av regionene og det er losoldermannen som leder disse sjøtrafikkavdelingene. Saker som angår lostjenesten blir rapportert videre til sjøsikkerhetsavdelingen i Ålesund. Losoldermannen har fått mandat til å fatte enkelt beslutninger, slik som f.eks. gi et fartøy dispensasjon fra losplikten. Videre har losoldermannen overordnet ansvar for at regelverket følges, herunder at losene innehar riktige sertifikater til enhver tid (NOU 2013:8). Se vedlegg en for en forenklet oversikt over organiseringen av kystverket.

¹ Lostjenester, maritim overvåking og maritim varsling.

² Beredskap og miljøvern.

³ Drift og vedlikehold av havner, merker, lykter og fyr.



Figur 1. Oversikt over regionene til Kystverket. Hentet fra:

<http://www.kystverket.no/Global/Kystverket/Kart/Norge%20med%20avdelingslogoer.JPG>

3.2 Generelt om losplikt

Losplikten gjelder i hovedsak innenfor grunnlinjen, såkalt indre norske farvann og enkelte deler i øvrig norsk territorial farvann. Det er også losplikt ved forhalinger i havn. (Kystverket 5, 2014). Oversikt over lospliktige fartøy finnes i Forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann (2012). Generelt gjelder losplikten for følgende typer fartøy:

- Passasjerfartøy større enn 24 meter.
- Nyttfartøy større enn 70 meter.
- Atomdrevne fartøy, uansett lengde.

Det stilles også strengere krav til enkelte typer fartøyer og last som fører farlig og forurensende last. En full oversikt over dagens lospliktige fartøy finnes i Forskrift om losplikt i norske farvann (2012). Losplikten blir vanligvis oppretthold ved å benytte statslos, eller ved at navigatører har farledsbevis.

Tabell 1. Oversikt over lospliktige seilaser med mer.

	2009	2010	2011	2012
	Lospliktige seilaser	Lospliktige seilaser	Lospliktige seilaser	Lospliktige seilaser
Alle sjøtrafikkavdelinger				
Alle lospliktige seilaser	84 732	94 014	98 358	100 213
Dispensasjon fra losplikt	2 853	2 815	3 153	2 363
Los ombord	42 168	44 708	44 980	44 522
Navigatør med farledsbevis ombord	39 711	46 491	50 225	53 328

Tabell 1. StatRes. Kystverket. Aktiviteter og tjenester. Lospliktige seilaser, etter

sjøtrafikkavdeling, lospliktutøvelse, tid og statistikkvariabel. Hentet fra SSB (2014):

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectout/ShowTable.asp?FileformatId=2&Queryfile=201459144048192833115KvLosSeilas&PLanguage=0&MainTable=KvLosSeilas&potsize=16>

Ut fra tabellen ovenfor ser man at antall lospliktige seilaser øker. Videre ser man at seilaser med farledsbevis øker, og at seilaser med los og seilaser med dispensasjon ligger stabilt gjennom hele perioden.

3.2.1 Loser

Losenes arbeidsoppgaver er å bistå til trygg ferdsel langs kysten. Losene tilfører brobesetningen ekspertise om de lokale forhold i de aktuelle farleder, samt andre nødvendige kunnskaper som taubåtmanøvrering osv. (Ording, 2009). I dag er det ansatt i underkant 290 loser på landsbasis i Norge (Kystverket 6, u.å.).

3.2.2 Dagens farledsbevisordning

Dagens farledsbevisordningen ble innført 1994, og ordningen gjelder i all hovedsak for lospliktige fartøy til og med 150 meter. Beviset er person- og fartøys- samt farledsavhengig. Man tilegner seg beviset etter en praktisk⁴ og teoretisk prøve der statslosen er eksaminator. For å kunne søke om prøve stiller kystverket krav om at søkeren har gyldig dekksoffisersertifikat. I tillegg må søkeren ha et års effektiv fartstid⁵ på norskekysten eller ha

⁴ Fullstendig oversikt over retningslinjene ved de teoretiske og praktiske prøvene, finnes i lospliktforskriften §

14

⁵ Faktisk tid om bord i et skip

foretatt seks seilinger hver vei i den aktuelle farleden hvorav to av seilingene skal være i mørket. Hvordan prøvene gjennomføres er avhengig av hvilket område ved kysten en seiler. Fra Jærens rev og nordover er det vanlig å ta en representativ prøve.

I Skagerrakområdet må man derimot ta farledsbevisprøve i hver enkelt farled for å få farledsbevis (NOU 2013:8).

Gyldigheten av et farledsbevis er tre år. Hvis navigatøren har vedlikeholdt sine kunnskaper om farleden i form av fartstid. Kan en søke om fornyelse av farledsbeviset, uten å gå opp til en ny prøve. Kadettfarledsbeviset er gyldig i tre år og kan ikke fornyes. Formålet med kadettfarledsbevisordningen er å forenkle overgangen for navigatører som ikke møter kravene til ordinert farledsbevis. En kan betrakte kadettfarledsbevisordningen som en slags overgangsordning for navigatører som mangler tilstrekkelig erfaring til å ta ordinert farledsbevis. Kandidaten kan da seile på skipsførerens farledsbevis og vil gjennomgå en opplæringslogg når kandidaten seiler med skipsføreren. Før kadettfarledsbeviset kan utstedes stiller kystverket krav om at kandidaten har gjennomført et godkjent kurs i kystseilas. Videre er det også krav om en skriftlig kontrakt mellom kandidaten, skipsføreren og rederiet om systematisk opplæring. Det er også innført «Spesielle vilkår og begrensinger ved bruk av farledsbevis», dvs. at navigatører ikke kan benytte seg av farledsbeviset sitt på grunn av f.eks. lengdebegrensinger i leden (Kystverket 7, 2014).

3.2.3 Dispensasjon for bruk av los

Dispensasjon fra plikt om å bruke los er en unntaksbestemmelse i losloven (1989). En skipsfører kan søke om dispensasjon for å gå uten los. Hvis det for eksempel haster for et fartøy å gå inn i en havn på grunn av lastens beskaffenhet kan skipsføreren søke om å få fortsette uten los. Søknaden blir behandlet av losoldermannen som, etter en risikovurdering, bestemmer om skipet kan fortsette seilasen, eller om skipet må vente på tilgjengelig los (Kystverket 5, 2014).

Dette er hva kystverket sier om dispensasjonen (Dimmen, 2011):

I en situasjon med losmangel kan skipsførere søke om dispensasjon til å seile uten los (...) Vi ønsker primært at lospliktige seilaser skal gjennomføres med bruk av los eller farledsbevis. Når dette ikke er mulig, kan som sagt Kystverket gi en dispensasjon fra dette kravet etter søknad fra skipets kaptein. Dette blir gjort etter en konkret vurdering av risikoen ved den enkelte seilas, der fartøy og type last, samt mannskapets kompetanse og farvannskunnskap

blir vurdert i forhold til farvannets beskaffenhet, vær etc. Kystverket innvilger i størrelsesorden 1500 slike søknader per år.

3.2.4 Avgifter

Kystverkets maritime tjenester er brukerfinansierte og avgiftene beregnes ut fra bruttotonnasjen. Avgiftene som i dag kreves inn er:

- Losingsavgift; faktisk bruk av los om bord. Bruttotonnasje gange timesats.
- Losberedskapsavgift; betales av alle lospliktige fartøy uansett om de benytter los eller ei.
- Farledsbevisgebyrer; praktiske, teoretiske eksamener, utvidelse av farledsbevis. Kadettfarledsbevis.
- Sikkerhetsavgift; avgift som finansierer VTS stasjonene. Betales som regel av et fartøy, ved VTS anløp (Kystverket 8, 2013)

3.2.5 Dokumenterte utfordringer i nærskipfarten

Rapporten sikkerhet i fraktesfarten tar for seg arbeidsmiljøet om bord i fraktesfartøyer i nærskipfarten. Rapporten har konkludert med at arbeidsbelastningen på navigatørene er stor. Faktorer som spiller inn er papirarbeid og fatigue spiller inn på arbeidsbelastningen. Videre fører nye elektroniske systemer til at mannskapet blir fremmedgjort, de føler at god gammel sjømannskap må vike for IT, teknologi og jus. For spesielt interesserte anbefales det å lese denne rapporten for å få et fullt bilde på hvordan arbeidssituasjonen er på broen i nærskipfarten (Sikkerhet i fraktesfarten, 2011). Rapporten er tilgjengelig sjøfartsdirektoratet sine nettsider.

4. Det nye forslaget

I dette kapitlet blir det presentert kort om bakgrunnen for behovet for en ny gjennomgang av lostjenesten og tilhørende regelverk. Videre er forslag til endringer presentert under kapittel 4.2 med underkapitler for vært forslag.

4.1 Bakgrunn

Revisjon av lospliktforskriften i 2011, ulik praksis angående utsjekk av farledskandidater langs kysten, og lokale innskjerpelse i farledsbevisene, førte til stor frustrasjon i næringen. 2.mars 2012 ble det satt ned et utvalg for å gjennomgå lostjenesten og tilhørende regelverk. NOU: 2013:8, ble avgitt til Fiskeri- og Kystdepartementet 10.juni 2013.

4.2 Forslagene som er presentert i NOU rapporten

Forslagene som forfatterne har hatt fokus på i oppgaven er presentert videre i underkapitler. Videre ble det gjengitt en del sitatet ifra NOU rapporten, dette var med tanke på å få en så korrekt mulig gjengivelse av forslagene som mulig.

4.2.1 Forhaling i havn

Som det fremgår i kapittel 3.2. er det i dag losplikt ved forhaling i havn. Utvalget har kommet med følgende forslag (NOU 2013:8 s. 16):

(...) Losplikt ved forflytninger i havneområder (forhaling) er også særlig vurdert, og utvalget anbefaler at korte og sikkerhetsmessig uproblematisk forflytninger i havn unntas fra losplikt. Unntaket bør ikke gjelde for de største fartøyene og fartøy med farlig eller forurensende last (...) Skip som trenger taubåtassistanse og fartøy med farlig og forurensende last må benytte los. Korte og enkle forhaling bør defineres til forhaling langs samme kai, eller ved enkel forhaling til annen kai i umiddelbar nærhet.

4.2.2 Differensiering av farledsbevis

Som det er beskrevet i kapittel 3.2.2. er det ingen skille i farledsbevisene. Utvalget ønsker å forandre dette, ved å innføre tre forskjellige farledsbevisklasser. Utvalget mener at et klasse tre farledsbevis vil treffe godt for mindre fartøyer og større fiskefartøyer.

Klasse tre⁶; Fartøy til og med 100 meter, utsjekken utføres av assessor om bord.

Klasse to; fartøy mellom 100 og 150 meter, utsjekken utføres av los.

Klasse en; fartøy over 150 meter, som frekventerer en farled ofte. Utsjekken utføres av los.

Utvalget skrev følgende (NOU 2013:8 s. 101):

Som det fremgår nedenfor, har utvalget valgt å foreslå en farledsbevisordning inndelt i tre klasser. Klassene er inndelt etter lengdegrupper, der klasse 3 kan benyttes på fartøy opp til 100 meter, klasse 2 på fartøy opp til 150 meter og klasse 1 uten lengdebegrensning.

Lengdegrensene er satt ut fra hvilke fartøygrupper som er antatt å representere forskjellig grad av risiko. Bakgrunnen for det er at fartøy fra om lag 100 meter og oppover har mer bunkers enn mindre fartøy, og at fartøy over 150 meter er mer utfordrende å navigere enn mindre fartøy. Forslaget er særlig ment for godt utrustede fartøy under 100 meter, deriblant store fiskefartøy.

4.2.3 Assessorordning for farledsbevis klasse tre

Som det fremgår i kapittel 3.2.2. er det i dag losene som utfører utsjekk på alle farledsbevisene. Utvalget foreslår at utsjekken ved farledsbevis klasse tre, skal gjøres igjennom et assessorprogram (NOU 2013:8 s. 101):

(...) Utvalget mener at utsjekk av farledsbeviskandidater bør kunne gjøres ved bruk av assessor. Assessoroppgaven ivaretas av en skipsfører med erfaring fra relevant skipstype. Skipsføreren må ha gyldig farledsbevis for området. Videre må rederiet benytte en godkjent opplæringsplan som kandidaten skal gjennomgå og sjekkes ut etter, og ta planen inn i sitt QA-system. Utvalget mener at det er naturlig å ta utgangspunkt i dagens opplæringsplan for kadettfarledsbevis.

4.2.4 Losberedskapsavgiften faller bort for klasse tre

Som det står beskrevet i kapittel 3.2.4. betales det i dag en losberedskapsavgift. Utvalget foreslår å fjerne denne for skip som går inn under klasse tre (NOU 2013:8 s. 109):

⁶ Lospliktige fartøy mellom 70 og 100 meter, der fartøyet skal ha godkjent ECDIS om bord.

Utvalget anbefaler at fartøy som kvalifiserer til ordningen med farledsbevis klasse 3 fritas fra plikten til å betale losberedskapsavgift. Dette er fartøy som i mindre grad enn andre fartøygrupper vil være avhengig av å ha tilgang til lostjenester. De medfører dermed også et mindre ressursbehov knyttet til opprettholdelse av en tilstrekkelig beredskap for lostjenester. Utvalget mener videre at bortfalle av proveny fra denne gruppen i størst mulig utstrekning bør tas gjennom de utgiftsreduksjoner som ventelig vil følge av utvalgets øvrige forslag og anbefalinger, jf. Kapittel 14.

4.2.5 Utsjekk og oppfyllelse av seilingskrav

Som det er skrevet i kapittel 3.2.2. er det i dag satt krav til anløp og fartstid. For å kunne søke om farledsbevis. Utvalget foreslår å innføre simulatoretrening for å kunne oppnå seilingskravene (NOU 2013:8 s.101):

(...) Utvalget mener at seilingstid i simulator kan erstatte faktisk seilas på skipene til en viss grad, og at farledsbevisprøven for erfarne navigatører med god kunnskap i fartøyshåndtering kan gjennomføres på simulator. Det må også i alle tilfeller være adgang til å gjennomføre farledsbevisprøve om bord for de navigatørene som måtte ønske det. I alle tilfeller bør en vesentlig del av erfaringen stamme fra seilas i relevant farled og på det skipet man skal ta farledsbevis for. Utvalget mener derfor at antallet seilas som kan godkjennes på simulator ikke må overskride 50 prosent av det totale kravet til seilas.

4.2.6 Innføring av representative prøver

Som det er beskrevet i kapittel 3.2.2 blir det i dag ført en forskjellig praksis ved utsjekk av farledsbevis prøvene. Utvalget foreslår å innføre representative prøver langs hele kysten. I praksis vil dette føre til endringer i praksisen ved regionen sørøst samt Lødingen i Nordland.

5. Teori

I denne oppgaven har vi undersøkt hvilke forestillinger som eksisterer i skipsfartsnæringen mht. om sikkerheten vil forbedres eller forverres med de nye forslagene fra loslovutvalget. Det ble besluttet å anvende sikkerhetsteorier fra emnet sikkerhetsledelse våren 2013 ved HSH. I dette kapittelet presenterer vi de sikkerhetsteoriene som ble benyttet til å diskutere informantenes uttalelser.

Analysen av datamaterialet identifiserte dessuten en grunnleggende forskjell i hvordan personer i nærskipfarten og forfatterne av det nye forslaget tenker med henhold til hva slags type kunnskap man trenger for å navigere langs kysten. Vi har derfor også presentert teori om begrepet Fronesis.

5.1 Sikkerhet

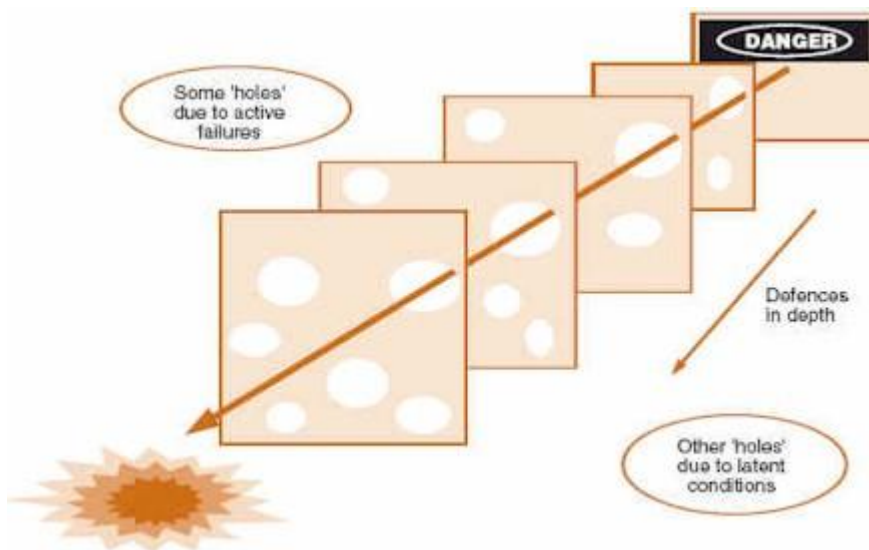
Det finnes mange utbredte sikkerhetsteorier og på grunn av oppgavens omfang har vi valgt å kun bruke tre sikkerhetsteorier. Anvendelsen av teoriene i diskusjonen vil forhåpentligvis vise deres relevans for oppgaven. I SINTEF rapporten *Organisational accidents and resilient organisations: Six perspectives* (Rossnes et al. 2010). Presenteres seks av de teoriene som dominerer feltet i dag. De tre teoriene vi har valgt å anvende er "Barriere og energi perspektivet" (Barrier and energy perspective) (Reason, 2001), Beslutningsperspektivet (A decision making perspective) (Rasmussen, 1997) og Praktisk drift teorien (Practical Drift Theory) (Snook, 2000). Navnene på disse teoriene er oversatt fra engelsk av forfatterne.

5.1.1 Barriere og energi perspektivet

Barriere og energi teorien til Reason (1997) er en av de mest utbredte sikkerhetsteoriene og hele den følgende presentasjonen av teorien bygger på presentasjonen av hans teori i SINTEF rapporten. En barriere er en form for beskyttelse mot en eller flere farer. I nærskipfarten kan arbeidstillatelser, prosedyrer, utkikk på bro og ruteplanlegging være noen typiske eksempler på barrierer. Videre lanserer Reason begrepet forsvar i dybden. Dvs. at en organisasjon har flere lag av barrierer, der barrierene overlapper hverandre hvis en barriere skulle svikte eller falle bort.

Reason mener at ulykker oppstår fordi barrierene som skal beskytte mot faren svikter. Grunnen til at en eller flere barriere svikter kan være mange. Tidligere ulykkegransking har ofte vist at store feil har ligget latent i organisasjonen, uten å bli oppdaget før det er for sent. Svikt kan også oppstå plutselig, og vare over en kortere periode. Når en ulykke inntreffer er det ofte et samspill mellom latente feil og plutselige svikt. Nedenfor ser du en illustrasjon som illustrerer energi og barriere perspektivet.

Illustrasjon av Energi og Barriere perspektivet



Figur 2. James Reason's Accident Trajectory (Reason 1997) Hentet fra <http://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/publications/tp13549-chapter2-2141.htm>

5.1.2 Beslutningsperspektivet

Beslutningsperspektivet (Rasmussen, 1997) fokuserer på hvordan konflikter håndteres og de valgene som tas i konfliktsituasjoner. Rasmussen foreslår at vi kan tenke på håndteringen av konflikter i form av aktiviteter som går mot grensen til akseptabel ytelse. Sikkerhet har en pris i en form av penger, innsats, tid, og andre faktorer. Det sentrale i Rasmussens modell går ut på at det er tre forskjellige grenser. Grensen for økonomisk akseptabel atferd, grensen for uakseptabel arbeidsbelastning og grensen for akseptabel risiko. Samspillet mellom disse tre grensene må være like sterke i forhold til hverandre, for å opprettholde nødvendig sikkerhet. Hvis for eksempel en av grensene blir presset vil dette gå utover sikkerheten. Det kan godt tenkes at hvis en skipsfører blir pålagt alt for mange plikter og arbeidsoppgaver vil dette kunne påvirke grensen for uakseptabel arbeidsbelastning. Dette medfører at risikoen for å gjøre feil øker hos skipsføreren, som kan føre til at en ulykke oppstår.

5.1.3 Praktisk drift teorien

I Praktisk drift teorien (Snook, 2000) er koblinger sentralt og teorien skiller mellom tette og løse koblinger. Tette koblinger handler om at ulike avdelinger i en organisasjon eller elementer i et system i stor grad er avhengige av hverandre, mens løse koblinger handler om at det er stor grad av uavhengighet. Teorien sier at organisasjoner har en tendens å følge en syklus med fire faser. Vi vil prøve å forklare teorien med et eksempel fra et skip.

Fase en: Rederiet designer en streng prosedyre ved f.eks. oppstart av aggregat og brannpumper. I prosedyren står det at maskindepartementet alltid skal varsles når mannskapet starter brannpumper og aggregater om bord. Dekksmannskapet vil i starten av denne implementeringen følge prosedyren til punkt og prikke.

Fase to: Den designede prosedyren er kanskje noe streng, og noen av dekksmannskapet mener at mange av punktene ved prosedyren er overflødig. (F.eks. at maskinen skal varsles). I dekkavdelingen blir det etablert en praksis som ikke samsvarer med rederiets prosedyre og maskinens forventninger.

Fase tre: Om bord er det nå etablert en praksis i dekkavdelingen (praktisk drift), som fungerer i det hverdagslige.

Fase fire: Praksisen som nå er etablert om bord, fungerer fint under laste- og tankvaskingsoperasjoner. En dag når skipet er på vei inn i en havn starter imidlertid en av mannskapet brannpumpen. Maskinen går med akselgenerator inne og oppstarten av brannpumpen fører til at belastningen på generatoren blir for stor. Dette fører til at skipet mister all sin maskinkraft og skipet går på grunn.

5.2 Fronesis en teori om kunnskap

Det finnes mange teorier om kunnskap, deriblant om fronesis. Dette er en teori som omhandler taus kunnskap (Sletnes, 2011):

Fronesis, hos den greske filosofen Aristoteles en intellektuell dygd/dyd, en type intellektuell kompetanse som omfatter praktisk visdom/klokskap/fornuft, en skjønnsmessig evne som erverves gjennom erfaring over tid. Aristoteles skriver om fronesis som evnen til å handle på en klok måte, til å se hva som er fornuftig å kunne, til å treffe riktige avgjørelser i konkrete sammenhenger, til å begrunne valg, å tolke lover, osv, og som forutsetter moralsk dygd.

Fronesis er en type kunnskap som bare kan læres gjennom praktisk erfaring. Kunnskapen kan være personlig men kan også gjelde et samfunn som for eksempel et mannskap på et skip. Knudsen (2009) trekker paralleller mellom sjømannskap og fronesis. Det legges vekt på skillet mellom mer konkrete arbeidsoppgaver som kan utføres etter en prosedyre, og arbeid som kan læres gjennom praktisk erfaring "hands on working". Taus kunnskap eller praktisk kunnskap er ofte brukt for å beskrive fronesis. Knudsen (2009) diskuterer i sin artikkel fronesis opp mot papir arbeid, der det skrives at sjøfolk ofte mener papirarbeid og mer boklige kunnskaper tar over for sunn fornuft (Knudsen, 2009).

6. Metode

I dette kapitlet er det presentert de metodene som ble anvendt og vurdert i oppgaven. Videre er det presentert hvordan det ble samlet inn data og analysen av disse. Kapitlet tar også for seg utvalget av informantene.

6.1 Generelt om metode

Kildene som har blitt brukt i oppgaven stammer fra forskjellige bøker, rapporter og nettsteder samt intervju med en pensjonert los. Veilederen har også vært behjelpelig med tips om kilder underveis.

Oppgavens problemstilling er som tidligere nevnt, med utgangspunkt i en beskrivelse av dagens ordninger for opplæring og bedømmelse av kunnskaper (utstedelse av farledsbevis). Vil vi undersøke hvilke forestillinger som eksisterer i skipsfartsnæringen og tilhørende maritime organisasjoner mht. om sikkerheten vil forbedres eller forverres med de nye forslagene slik disse er formulert i NOU2013:8

Kvalitativ metode er en åpen form for forskning her spør en gjerne enkeltpersoner eller en begrenset gruppe mennesker om deres meninger og synspunkter rundt et emne. Denne metoden kan gi godt svar på emner eller problemer som forskeren ikke har spesielt gode forhåndskunnskaper om (Johannesen, Kristoffersen & Tufte, 2011).

Oppgaven ønsker å belyse meningene og synspunktene om rederiers og organisasjonenes synspunkter på om sikkerheten blir overholdt ved en overgang til den nye farledsbevisordningen. I og med at dette temaet ikke tidligere har blitt utsatt for systematisk undersøkelse har vi derfor valgt å benytte en kvalitativ forskningsmetode. Dette gjør at vi får mulighet til å spørre i dybden rundt temaet, og får gjerne belyst deler vi ikke hadde tenkt på under planleggingen av intervju og temaet generelt.

6.2 Metode for datainnsamling

Valget av intervju type ble basert på hva vil ville oppnå. Ustrukturerte intervju legger opp til at man har åpne spørsmål rundt noen bestemte tema. Strukturerte intervju har klare spørsmål og tema i intervjuguide med faste svaralternativ som forskeren krysser av for. Semistrukturerte intervjuguider har forhånds planlagte spørsmål og tema, som kan fravikes og tas i forskjellig rekkefølge (Johannesen et al. 2011)

Det ble brukt semistrukturert intervjuguider for å få fram informantenes meninger og synspunkter. I motsetning til en strukturert intervjuguide der man låser seg til spørsmålene vil en semistrukturert åpne for mer fleksibilitet. Dette førte til at det ble benyttet en intervjuguide som tidvis ble fraveket der det dukket opp interessante påstander eller meninger.

Fokusgrupper ble vurdert i begynnelsen av arbeidet med oppgaven fordi slike fokusgrupper skaper diskusjon innad i gruppen. Når medlemmene diskuterer seg mellom kan det komme frem nye synspunkter og momenter, som ingen av gruppens medlemmer hadde tenkt hvis de ble intervjuet individuelt. Det hadde vært positivt å bruke denne metoden for å få frem informantenes meninger i en lett atmosfære. Det var ikke praktisk gjennomførbart å benytte fokusgrupper i denne oppgaven.

På bakgrunn av NOU rapporten ble tre semistrukturerte intervjuguider utviklet, en for intervjuer med rederier, og to forskjellige intervjuguider tilpasset til hver av organisasjonene. Spørsmålene som ble stilt under intervjuene var basert på NOU rapporten. Intervjuguiden var utformet med åpne spørsmål som gjorde at vi fikk fram synspunktene og meningene om sikkerheten kunne overholdes. Videre var det viktig for oss å få informantene til å fortelle og utdype rundt sikkerheten i henhold til de forskjellige temaene i NOU rapporten som gikk på farledsbevisordningen.

6.3 Utvalg av informanter

Utvalget av informantene ble bestemt for å svare på problemstillingen. De var valgt på

bakgrunn av rederiene og organisasjonene de jobbet i, som i stor grad representerte nærskipfarten. Tilgjengeligheten spilte også en rolle for hvem som ble intervjuet. Personene som ble intervjuet hadde satt seg inn i forslaget til en varierende grad. I denne oppgaven har vi konsentrert oss i hovedsak om nærskipfarten. Herunder organisasjoner og rederier som har fartøy som ofte trafikkerer farleder langs kysten. Vi har derfor sett oss nødt til å utelukke offshore rederier og rederier som ikke blir dekket i særlig stor grad av farledsbevisordningen. Videre vil oppgaven fokusere på lasteskip i kommersiell fart. Passasjerskip vil bli utelukket pga. størrelsen og omfanget av denne flåten. Videre har vi i stor grad konsentrert oss om nærliggende rederier (Vestlandet) på grunn av midlene og tiden vi hadde til rådighet. Det ble sendt ut et informasjonsskriv som opplyste om vårt prosjekt og informantenes konfidensialitet. Forespørsel om å delta i oppgaven finner en i vedlegg to, informantene skrev også under på et samtykkeskjema dette finner man også i vedlegg to.

6.4 Datainnsamling

Under de fleste intervjuene ledet en av forfatterne intervjuet og førte samtalen, mens en til to av forfatterne noterte og supplerte med spørsmål hvis utdyping trengtes. Intervjueguiden var utgangspunktet for intervjuene, og disse ble oppdatert etter hvert som det kom nye tema fra tidligere gjennomførte intervjuer. I utgangspunktet fulgte vi intervjuguidene, men der det dukket opp et interessant tema ble disse oppfølgt med supplerende spørsmål som ikke nødvendigvis var i intervjuguidene. Organisasjonene fikk tilpasset intervjuguiden, ettersom noen av spørsmålene ikke var relevante for dem. Intervjuguiden for rederiene ble etter første intervjuet oppdatert noe. Dette var fordi vi fikk noen nye innspill i det første intervjuet, som vi mente var verdt og ta med videre. For å få et best mulig bilde rundt emnet sikkerhet i det nye forslaget.

For å sikre at vi fikk med oss all informasjonen som kom fram i løpet av intervjuet ble de lagret som elektroniske lydfiler. Lydfilene ble brukt for å sikre at ingen informasjon gikk tapt, og for at vi lettere kunne gå tilbake å hente ut informasjon. Informantene ble informert om at det ikke ville være mulig å gjenkjenne noen eller noe fra opptaket. Utsagn som kunne gjøre at

konfidensialiteten til informantene ble brutt, ble strøket fra opptakene i etterkant av intervjuet. Intervjuene ble lagret på en minnepenn og oppbevart forsvarlig.

6.5 Analyse av data

Intervjuene ble analysert ved at vi skrev et referat fra hvert intervju for så å sammenligne disse å finne likheter og ulikheter. De ble så vurdert opp mot hverandre for å finne trender om hva næringen syntes om sikkerhetsaspektet med det nye forslaget kontra den nåværende ordningen. Resultatet av analysen danner grunnlaget for organiseringen av kapittelet der vi presenterer funnene våre.

7. Funn

I dette kapittelet blir det presentert de funnene som ble gjort i intervjuene.

7.1 Assessorordning

Som det fremgår i kapittel 4.2.3 ønsker utvalget at utsjekken ved farledsbevis klasse tre skal utføres av en assessor om bord. I intervjuguiden opererte vi med følgende tre underpunkter angående assessorordningen: Generelle meninger om forslaget, sikkerhet og økonomi. Vi vil bruke disse punktene som overskrifter på avsnittene under.

7.1.1 Generelle meninger

Informant en misforstod vårt spørsmål, og trodde kadettfarledsbevis og assessorordningen var det samme. Alle de åtte andre informantene stiller seg positivt bak forslaget, noen av informantene uttrykte en bekymring for at ordningen kan bli for byråkratisk. «(...) *Det eneste vi frykter med assessorordningen er at det skal bli byråkratisk (...) At det blir et fokus på papir og manualer, og ikke på faktisk praktisk navigering (...)*» (Informant fire, inspektør i et kystrederi).

Generelt sett har informantene uttrykt misnøye med tiden det tar for en navigatør å få et farledsbevis. «*Og tiden, ikke minst tiden det tar for navigatøren med å få farledsbevis fortere*» (Informant seks, rådgiver i en maritim organisasjon).

To av informantene nevner tillit mellom kystverket og rederiene.

«*Det er en tillitsak ifra kystverket sin side, og for rederiene. Synes det er et bra signal og vise (...) Det åpner for en god mulighet, men samtidig mer ansvar over på oss. Og det ansvaret må vi ta (...) men i utgangspunktet er jeg veldig positiv til tanken*» (Informant ni, mannskapssjef i et kystrederi).

7.1.2 Sikkerhet

Seks av de åtte informantene mener at sikkerheten vil bli ivaretatt, eller forbedret med en slik innføring. Hovedargumentene som gikk igjen blant våre informanter var typisk;

- Kandidatens ferdigheter blir observert over tid.
- Det er også i kapteinens interesse at kandidaten blir dyktig. (Tre av informantene oppgav denne grunnen).

«Jeg som kaptein om bord, som er assessor om bord skal vurdere han, og sove godt om nettene. Jeg skal ikke våkne opp at vi går i fjellveggen» (Informant åtte, reder i et kystrederi).

Det ser jeg på som en veldig positiv ting. Er jo kapteinen om bord som må reise med de navigatørene som skal læres opp (...) og i hvert fall som kaptein selv så vil jeg ikke slippe til en mann på et område der jeg vet han ikke er kapabel til å seile, det vil som regel ikke går bra (Informant syv, reder i et kystrederi).

Mens du har han om bord så vil jo kandidaten bli observert over tid (...) forhåpentligvis så vil det bli en bedre vurdering enn når man er på en farledsbevis prøve med los. Så kan jo man ha en dårlig dag og ryke på det, eller man kan ha dritflaks og tipper på et par eller mange av de går rett inn (Informant seks, rådgiver i en maritim organisasjon).

7.1.3 Økonomi

Fire av de åtte informantene uttrykker at en innføring av en slik ordning vil gi en positiv økonomisk gevinst, mens de fire øvrige ikke gav uttrykk for at dette kunne bli økonomisk uheldig.

Det blir selvfølgelig en kjempegevinst. Altså du sparer mye. Som nevnt enkelte strekninger eller enkelte distrikt så må jo navigatøren ta prøver for hver enkelt havn, og for å sette det på spissen kan det bli hundrevis av tusen, millioner i verste fall i kostnader. Og at vi kan bruke en av våre egne folk som assessor/sensor, så vil vi spare mye penger (Informant fire, inspektør i et kystrederi).

Rederienes sine egne navigatører du bruker. Rederiene sin egen kompetanse (...) For rederiene betyr det spesielt for de som driver nærskipsfart, så blir det mer konkurransedyktig nærskipsfart, sant? (Informant tre, reder i et kystrederi)

7.2 Dispensasjon for bruk av los

Nokså tidlig i intervjuprosessen ble det tatt frem episoder der fartøyet skulle ha hatt los, men fikk allikevel lov til å fortsette seilasen uten. Dette synes vi var en interessant tråd å følge, og dette ble tatt med i endringen av intervjuguiden. Åtte av informantene fikk derfor spørsmål om de noen gang hadde hatt problemer med anskaffelse av los til et oppdrag, om det skjedde hyppig, og hva de trodde selv årsakene kunne være.

Som det er skrevet i kapittel 3.2.3 er det mulig for skipsføreren å søke om dispensasjon for bruk av los, hvis det har oppstått en situasjon der det er losmangel.

Fem informanter uttrykker at det sjeldent er problemer med anskaffelse av los til et oppdrag, mens en informant hevder at losvesenet har en god statistikk på dette området

Tre av informantene synes det er nokså paradoksalt at fartøyene slipper los på vei inn til en havn pga. losmangel, mens på veien ut igjen må ta los. Informantene setter spørsmålstejn med sjøsikkerheten ved en slik ordning.

Nei, det er aldri problem at vi må vente på los. I de tilfellene at kystverket ikke kan stille med los, får vi dispensasjon. Hender aldri at vi må vente på los. Den risikoen vil ikke kystverket ta. At det skal komme ut at båtene må vente på los. Det er ganske paradoksalt. Har f.eks. en russisk kaptein som får lov til å gi inn i en havn med last, og uansett når det er losmangel. Men f.eks. ut igjen, da kanskje tolv timer senere, når det er los tilgjengelig, må en ha los. Da er han ikke god nok. Sånn som vi ser det, har det ikke noe med sikkerheten å gjøre (...) Ja, de vet at de får så mye kritikk dersom båtene må vente, det prøver de å unngå for enhver pris (informant fire, inspektør i et kystrederi).

En av de tre informantene, tviler på om det faktisk blir gjennomført en risikovurdering bak alle dispensasjonene.

Men det kystverket sier at de prøver å gjøre det, er at de gir dispensasjon til de erfarne, til de som allerede har farledsbevis. Men av en eller annen grunn ikke har lov til å bruke farledsbeviset, pga. farlig last om bord eller tilfeldigvis er på en båt der de ikke har farledsbevis på (...) Noen ganger vet vi at det har vært litt tilfeldigheter for hvem som får dispensasjon eller ikke dispensasjon. Det blir litt feil av Kystverket. De påstår at det er en risikovurdering bak den dispensasjonen, sier de. Men det er ikke alltid det har vært det, vet vi (...) begrunnelsen er ikke sikkerhet, da er det hva som er mulig der og da, og tilfeldighetene (...) Det er en frustrasjon, spesielt for de om bord, og de som betale for det. Du er god nok til å ta båten inn, men ikke ut! (Informant seks, rådgiver i en maritim organisasjon)

7.3 Forhalingsfritak

Som det fremgår i kapittel 4.2.1 så åpner utvalget opp for at «*korte og sikkerhetsmessig uproblematisk forflyttinger i havn unntas fra losplikt*»

Ni av ni informanter støtter opp om forhalingsfritaket. Typiske argumenter som informantene gir til støtte for forslaget er at det er tidsbesparende, kostnadsbesparende og at forhalinger kan gjennomføres sikkert.

Det er ikke der årsakene til de store ulykkene ligger eller den store ulykkesrisikoen (...) Det er jo enkelte ganger vi må ligge og vente på los for å flytte oss fra en kai til en annen, og får kostnader. (...) Minimum tre/fire timer du må betale for, selv for en seilas på ti minutter. Det mener vi at kapteinen selv er i stand til å vurdere, at vi skal flytte dette skipet (Informant tre, reder i et kystrederi).

Hvis dette er et reelt innspill, så støtter jeg dette 100 prosent (...) Et rimelig grad av skjønn, som da gjør at de tillater at båten kan forhale fra a til b, uten los. Det ser jeg på som helt logisk, helt rett. Det vil hjelpe oss med å spare tid, istedenfor å vente på los i fire timer (...) veldig bra innspill, veldig bra sak og ta med. Denne saken er sannsynligvis kommet, fordi det har vært mye frustrasjon. Fra rederier som har synes at det har vært helt håpløst av og til (Informant ni, mannskapssjef i et kystrederi).

Tre av informantene opplyser at losvesenet opererer med en nokså myk praksis i dag, og at de mest sannsynligvis ikke kommer til å merke de store forandringene. To av informantene er nokså frustrert over dagens ordning, og mener at det er sløseri med ressurser.

«Det er en håpløs regel egentlig. Så egentlig bør en kunne flytte en båt ifra kai a til kai b, uten los. Det er helt meningsløst (...) unødvendig kostnad, total unødvendig. Totalt bortkastede penger og ressursbruk» (Informant 2, reder i et kystrederi).

Gjør det enklere, det er igjen ventetid på los. At du må vente på los (...) Skal du ha forhaling, kommer los om bord. Er ikke sikkert han gjør noen ting. Bare sitter seg ned og drikker kaffe. Er om bord i en time, og fakturerer for minimum tre timer for å ikke gjøre noen ting (Informant seks, rådgiver i en maritim organisasjon).

To av informantene uttrykker bekymring over definisjonen, og stilte et retorisk spørsmål; *hva er egentlig en forhaling?*

7.4 Los beredskapsavgiften faller bort for lospliktige skip mellom 70 og 100 meter

Som beskrevet i kapittel 4.2.4 ønsker utvalget og fjerne losberedskapsavgiften for lospliktige skip imellom 70 og 100 meter. To av informantene, de som er ansatt i en maritim organisasjon, fikk ikke dette spørsmålet, pga. en tilpasset intervjuguide.

De resterende syv er positive til forslaget.

«Ja, det er flott. Altså en får reduserte kostnader, og det vil gjøre det blant annet enklere å få last ifra bil til sjø, så det er positivt» (Informant fire, inspektør i et kystrederi).

«Sånn må det være, spesielt bra for nærskipfarten og offshoreflåten» (Informant tre, reder i et kystrederi).

Tre av informantene uttrykker meninger angående logikken ved selve avgiften.

«Jeg synes det er rett og rimelig at den faller bort (...) Det er svært få ganger vi bruker los, og vi synes det er veldig urettferdig at de båtene som aldri bruker los. Skal betale en losberedskapsavgift, når vi ikke bruker los» (Informant åtte, reder i et kystrederi).

«Jo, den ser jeg gjerne forsvinne (...) Det er helt banalt, i dag betaler vi for losberedskapsavgift, når båtene går med skipper med farledsbevis. Og det blir noen kroner fra Nord-Norge til Lindesnes, for å si det sånn. Den avgiften har jeg aldri skjønt» (Informant syv, reder i et kystrederi).

7.5 Simulatorbruk

Som det fremgår i kapittel 4.2.5 ønsker utvalget å innføre simulatorbruk, for oppnåelse av fartstid/krav. Dagens krav er seks anløp hver vei der to av de skal være i mørket i løpet av tolv måneder. Informantene spriker på dette punktet. Majoriteten (seks av ni) informanter stiller seg nokså positivt bak forslaget, mens de øvrige tre informantene er litt mer kritiske. Informantene som er positive til at seilingskravene kan bli tatt på simulator har en god tiltro til at dagens skipssimulatorer er teknisk gode nok.

«De gjør jo det på fly. Du får ikke gå inn i et fly, før du har tatt flyet opp og ned i en simulator (...) En flyger som skal ut å fly jumbojet med 350 passasjerer tar mye av sertifikatene sine først i simulator. Igjen og igjen, tar av og lander, tar av og lander, tar av og lander» (Informant tre, reder i et kystrederi).

Har en forestilling at dette er så sofistisert og skikkelig og så virkelighetslikt, at jeg velger å si at dette er en tilnærmet fullgod erstatning for en seilas (...) kan sikkert legges inn andre ting her, i alle parameter vil jeg tro, i denne simulatoren. Som gjør det så virkelighetsnært så det kan gjøres. Så jeg velger å tro at teknikken her er til å stole på. Og at det er en god løsning (Informant ni, mannskapssjef i et kystrederi).

Dette er en bra ting. På simulator kan du stresse kandidaten veldig. Og teste situasjoner, hvor godt han håndterer mye trafikk, dårlig vær, dårlig sikt (...) simulator er et veldig godt hjelpemiddel. Må selvfølgelig ha en reell erfaring. Kan ta flere områder samtidig, eller etter hverandre. Burde blitt mye mer av, kommer sikkert til å bli det også (Informant seks, rådgiver i en maritim organisasjon).

En annen medvirkende årsak er praktiske utfordringer knyttet til dagens seilingskrav. At det er vanskelig å opparbeide seg nok antall turer i løpet av tolv måneder.

Det er mange praktiske utfordringer her. Har en del båter som sjeldent er enkelte steder, der vi ønsker at navigatøren har farledsbevis. Og det kan ta mange år før de skal innom disse bestemte plassene. Veldig greit å få kjørt igjennom et simulator opplegg, for å gi de den erfaringen (Informant fire, inspektør i et kystrederi).

Dette vil være tidsbesparende definitivt. Dette er en direkte trekk mot å få en forbedring på dette (...) Det tar alt for lang tid, har folk som har brukt tolv år på dette. Og de har ikke hele kysten engang. Dette vil være definitivt tidsbesparende, hvis de kan ta halvparten av seilasene (Informant ni, mannskapssjef, i et kystrederi).

Informantene som er mindre positiv til forslaget, trekker ofte frem kostnadsnivået som et problem.

«Selvsagt er simulator et spørsmål om kostnad. Hva vil det koste et lite rederi, å sende en navigatør på et såpass omfattende simulatorstudie? Er vel snakk om store summer vil jeg tro. Tror det vil være billigere å sende han om bord som en ekstra navigatør» (Informant syv, reder i et kystrederi)

«Beste er hvis Kystverket bruker skjønn og smidig tolkning av regelverket. F.eks. en som har seilt 10-25 år på kysten, bør ikke ta prøver i simulatorer. Kan fort bli dyrt, må ikke bli for byråkratisk og firkantet» (Informant to, reder i et kystrederi)

Videre så setter informantene som er skeptisk til forslaget spørsmålstegn ved læringsutbyttet som navigatøren får av en simulator.

«Vil ikke være negativt å seile på simulator, men blir ikke det samme som virkeligheten» (Informant en, mannskapssjef i et kystrederi).

Jeg tror de har sporet litt av på simulatoren (...) De snakker om denne sikkerheten hele veien. De som har disse simulatorsenterne og disse kursene har drevet veldig god lobby, mot folk i kystverket (...) Jeg føler at simulatorbruk er en dårlig ordning. Rett og slett, dårlig ordning. Det er blitt nevnt mange ganger om vi skal prøve simulator inn ledene i Skagerrak, har alltid vært imot det. Jeg føler det har ingenting med praksis å gjøre. Hvordan du kjenner fartøyet ditt eller noe som helst (informant åtte, reder i et kystrederi)

7.6 Innføring av tre forskjellige klassifiseringer i farledsbeviset

Som det står beskrevet i kapittel 4.2.2 ønsker utvalget en differensiering av farledsbeviset. Utvalget ønsker å innføre tre forskjellige klasser. En informant tok ikke stilling til spørsmålet, men så logikken i forslaget. En informant var tvilende til forslaget, pga. en økt byråkratisering innad i kystverket. En annen informant var også redd for en økt byråkratisering, men generelt sett positivt til forslaget.

«Det som jeg er livredd med det der er at en opparbeider seg et veldig stort byråkrati (...) Jeg er litt sånn Rema 100 i hodet, jeg er lagd sånn. Det enkleste er ofte det beste. Det er ikke noe enkelt opplegg, dette her, for å si det sånn» (Informant to, reder i et kystrederi).

Åtte av informantene mener at en innførelse av forslaget ikke vil gå på bekostning av sikkerheten. Mens en annen informant trekker frem at det vil øke sikkerheten, pga. «løsene kan bli brukt, der det er behov for dem»

Vi tror ikke sjøsikkerheten blir forverret med dette her (...) Du skal dokumentere at du kjenner farleden, du skal ha en erfaren navigatør med deg, og vise eller å følge opp at du kan dette her. Og være med på å utdanne deg, sant? Det er farledsbevis klasse tre. Farledsbevis klasse to er nesten som i dag. Så har du den som er farledsbevis klasse en, er egentlig ubegrenset på lengde, men det er jo for kapteiner som har veldig god erfaring ifra spesifikke farleder (...) I dag er jo det sånn at hurtigruten seiler uten. Og Color Line seiler uten los. Inn og ut, og det er med store skip. Og det er fordi det er spesielle farleder. Men hvis han som er kaptein på Color Line, hvis han finner ut at nå skal jeg gå på cruise i Sognefjorden. Så må jo han ha los (...) Hvis han da har seilt i Sognefjorden, så og så mange ganger, og vist at han kan farleden, og gjort det regelmessig. Ja vel, da kan han få farledsbevis klasse en. Det går på kompetanse, at du behersker det du holder på med (Informant tre, reder i et kystrederi).

7.7 Innføring av representative prøver

Som det fremgår i kapittel 4.2.6 ønsker utvalget å innføre en felles praksis for utsjekk av farledsbevisklasse to. Utvalget foreslår å innføre representative prøver, langs hele kysten. Noe som allerede blir praktisert fra området Jærens Rev til Kirkenes.

Med representative prøver forstås en avgrenset farledsbevisprøve som gir rettigheter for et større geografisk område.

Spørsmålet om representative prøver var flerdelt generelle meninger, sikkerhet og økonomi.

7.7.1 Generelt

Forslaget om «representative prøver» fikk unison støtte. Informantene var opptatt av at varigheten av prøvene må være tilstrekkelig nok, slik at kandidaten får vist sin kystseilingskompetanse. Men fremhevet viktigheten med varigheten av de representative prøvene ikke blir for lang.

«Si at du har losene i Kopervik, får han om bord der. Så er han med til du kommer på sletten. Så har han fått sjekket deg ut da (...) Han må se på praksis seiling, og sikkert stille deg noen kontrollspørsmål, og litt sånn» (Informant to, reder i et kystrederi).

Videre så er informantene opptatt av de representative strekkene må være utfordrende nok for kandidaten. «*Du skal ikke være veldig smart i hodet, for å ta en båt inn til Hardanger. Det eneste du må unngå der, er å ikke sovne (...) Det må være der det er litt trangt og krevende, og sjekke ut om de kan*» (informant to, reder i et kystrederi).

«*Et strekk som tilsvarer vanskelighetsgraden i området og igjen at kandidaten viser at han håndterer kystnavigasjon, og bruk av hjelpemidler for kystnavigasjon*» (Informant seks, rådgiver i en maritim organisasjon).

7.7.2 Sikkerhet

Samtlige informanter mener også at sikkerheten vil bli ivaretatt ved en innføring av forslaget. «*Kan du seile igjennom Haugesund (Karmsundet), så kan du jaggu seile Langenuen også*» (Informant en, mannskapssjef i et kystrederi).

«*Absolutt, erfarne navigatører sier: kan du seile på kysten så kan du seile på kysten. Du trenger ikke nødvendigvis å ha vært inne i hver eneste lille fjordarm (...) Så kan du bevise det på et område, altså et representativt strekk. Så vil det være mer enn godt nok*» (Informant fire, inspektør i et kystrederi).

«*Ja, i utgangspunktet synes jeg at det er nok å kunne ta de vanskeligste plassene, som er Karmsundet og Vattlestraumen. Ellers kan jo nesten hvem som helst klare og seile det strekket*» (Informant syv, reder i et kystrederi).

7.7.3 Økonomi

Fire av ni informanter uttrykket at dette vil være positivt for økonomien. Mens de fem resterende ikke gav noe særlig uttrykk for at det ville slå negativt ut.

«*Vi forventer jo at det blir kortere strekninger, og ikke så mange strekninger. Og at vi dermed vil spare penger*» (Informant fire, inspektør i et kystrederi).

7.8 Mistillit mellom næringen og Kystverket

Som det står skrevet i kapitel 4.1 ble ny lospliktforskrift innført i 2011. Dette førte til at fartøy som tidligere var unnlatt losplikt, nå måtte bruke los. Skip som gikk i nærskipfart og fiskefartøy ble også lospliktige. Kystverket innførte også samtidig en rekke innskjerpelser i farledene. Spesielle vilkår og begrensinger ved bruk av farledsbevis (Kystverket 7, 2014) dette rammet navigatører med farledsbevis, og ikke minst næringen som fikk økte kostnader i form av los utgifter. Summen av dette har ført til mistillit mellom næringen og Kystverket. De aller fleste informantene uttrykte en eller annen form for frustrasjon over dagens ordning og mange gav uttrykk for at det nye forslaget i stor grad handler om at «losene skal sikre seg selv»

Det fungerer, men det fungerer ikke mer enn det må ... Så er det litt sånn i favør av losvesenet. De har nok en tanke med at her skal vi nok passe litt på vårt eget ve og vel, og at vi ikke risikerer å bli arbeidsledig (...) Da tenker jeg på sånn som at losvesenet tenker på at de skal sikre seg selv, og at de skal være sikker på å beholde sine jobber. At det ikke blir noen forandringer i det, derfor vil de opprettholde et høyt antall losinger (Informant en, mannskapssjef i et kystrederi).

«For oss redere virker det i mange tilfeller som at det er losvesenet som bestemmer, og ikke kystverket. Og de gjør det for å beskytte sin egen stilling» (Informant syv, reder i et kystrederi).

«Igjen må jeg si at det er en fagforening sak. Det var litt proteksjonisme, det var for å beskytte sin egen arbeidsplass» (Informant seks, rådgiver i en maritim organisasjon).

De siste årene har en del navigatører prøvd å ta farledsbevis fra Åsvær fyr og inn til Mo. En veldig enkel strekning å seile. Mo fjorden er en stor fjord innover, og alle som har prøvd å gå opp til denne prøven, de har strøket. Og da må jo mann stille seg spørsmålet. Er vi så dårlig til å navigere? Eller er det noe med de som sjekker en ut? De er vel mer interessert i å beholde sin egen jobb, enn å gi en mann farledsbevis (Informant syv, reder i et kystrederi).

«Frustrasjonen er den arrogansen du møter, når du er i møte med losere og losoldermenn. Du føler det er en fagforenings kamp. At de skal passe på sine jobber» (Informant åtte, reder i et kystrederi).

7.9 Bukken og havresekken

Videre var det to informanter som nevnte problematikken med at det er losene som skal utsjekk av farledsbevis kandidatene, noe som fører til en «bukken og havresekken» situasjon.

Nå ble det altså satt ned dette utvalget fordi dagens ordning ikke fungerte, så det hehe. Og vi var vel en av pådriverne for at noe måtte gjøres igjennom rederiforbundet (...) For det første var det jo på en måte bukken som skulle passe havresekken, sant? Altså losene som lever av å lose, det var de som skulle styre hvem som fikk farledsbevis og ikke. Og det er ikke rett (Informant tre, reder i et kystrederi).

Sånn som vi har oppfattet det, så er det bukken og havresekken. Altså det blir et stort paradoksalt. Dette her er jo offentlig forvaltning, men for å ta et eksempel. En som skal ta farledsbevisprøve må ha los på vei inn. Dersom han klarer farledsbevisprøven så får ikke losen oppdraget på vei ut. Det er jo samme personen, så det vil jeg si at det er et stort problem i forhold til habilitet. Det er bukken og havresekk problemet. Det er de samme som skal på en måte kontrollere og godkjenne, er de som på en måte mister inntekten sin, dersom de faktisk godkjenner eksamen (Informant fire, inspektør i et kystrederi).

To av informantene uttrykte meninger om at det var vanskeligere for utlendinger og få farledsbevis enn nordmenn.

Vi har hatt navigatører som har vært ansatt hos oss fem til ti år. De kan jo denne leden inn og ut, sant? Men de har problemer med å få tatt farledsbevis, fordi at losene styrer dette selv. Det er vanskeligere for en utlending å få tatt farledsbeviset. De er på en måte strengere med dem, enn med nordmenn» Steffen: Hvorfor er det slikt? «Det går på holdninger. Jeg sier det er ikke nasjonalbetinget, dette om du er en god eller dårlig

sjømann. Det finnes gode norske sjøfolk, det finnes dårlige norske sjøfolk, og det finnes middels norske sjøfolk. Og det samme gjelder utlandet. Enten de er fra Filippinene eller Polen, eller hvor de kommer fra (Informant tre, reder i et kystrederi).

«Det har gjort at det er litt mer komplisert å få det for en utlending, enn der er f.eks. for en nordmann. I alle fall i praksis. I henhold til regelverket er det ikke det, men i praksis så er det det» (Informant en, mannskapssjef i et kystrederi).

7.10 Kystseilingsteknikk

Begrepet kystseilingsteknikk ble presentert allerede i det første intervjuet. Begrepet ble senere underbygget med nokså bastante påstander i de fleste påfølgende intervjuene. Typiske påstander som «*Enten kan du seile på kysten, eller så kan du det ikke*» (Informant en, mannskapssjef i et kystrederi). Eller «*Hvis du kan seile på kysten, trenger du ikke å ta prøver i hver krinkel og krok*» (Informant to, reder i et kystrederi). Var gjentakende i intervjuene. Unntaksvis, var de informantene slike som ikke hadde noen særlig erfaring fra arbeid på skip. (En informant sa seg enig at det var en egen teknikk).

Ganske tidlig i intervjufasen fattet vi interesse for dette begrepet og fra intervju to til ni ble det lagt vekt på å få en utdyping av det. Når informantene ble bedt om å utdype hva de legger i begrepet var besvarelsene noe varierende. De typiske faktorene som ble trukket frem var landkjenning på radar, lys karakteristikk, merkesystem, teknikk på å kunne lese kart og terreng, må vite hvor en er.

Videre mente en del av informantene at denne kystseilingsteknikken ikke kunne pugges, og at navn på staker og lykter, var nokså irrelevant. Denne teknikken kom først og fremst ut av erfaring. Det ble også fra informantenes sin side lagt stor vekt på «*Enten så kan du det, eller så kan du det ikke*»

8. Drøfting

I dette kapitlet drøftes funnene våre og vi har brukt samme struktur for presentasjonen av drøftingen som vi brukte til å presentere funnene. Underkapitlene 7.4, 7.8 og 7.9 i funnkapitlet vil ikke bli drøftet, fordi disse kapitlene ikke har noen direkte sammenheng i problemstillingen vår. Poenget med drøftingen er å gi en fyldig forståelse av hvordan representanter fra rederier og maritime organisasjoner tenker seg at det nye forslaget kan ha innvirkninger på sikkerheten ved navigering langs kysten. Diskusjonen handler derfor hovedsakelig om sikkerhetsspørsmål. I midlertid gav også informantene tydelig uttrykk for en bekymring for at det nye forslaget ikke tar skikkelig hensyn til den typen kunnskap som er nødvendig for å navigere langs kysten. Diskusjonen vil derfor også komme inn på dette temaet som vil bli belyst ved bruk av begrepet fronesis.

8.1 Generelle meninger om assessorordningen

Den foreslåtte assessorordningen vil kunne gi mulighet til å få farledsbeviset uten å gå opp til praktisk prøve. Som nevnt i kapittel 7.1 er det stor enighet blant informantene at denne ordningen ønskes velkommen.

Noen av informantene var redde for at dette skulle virke mot sin hensikt, at det skulle bli et økt fokus på papirer og byråkrati enn hva den praktiske navigeringen gjaldt. Blir dette et faktum ved den nye ordningen vil kanskje ikke det nye forslaget bli noen forbedring fra den gamle ordningen, derimot en fordyrende og mindre sikker ordning. Det var et mindretall av informantene som mente at byråkratiet vil kunne ta overhånd.

Resterende var positive til at farledsbevisordningen for klasse tre kan bli mer opp til rederiene enn dagens ordning. Det kom fram her at det ble en mer tidsbesparende og forutsigbar ordning med fokus på sikkerhet og økonomi. Noen av informantene kom gjentatte ganger med påstander om at det i dag tar for lang tid å opparbeide seg et farledsbevis fordi losene ikke er tilgjengelig for prøve.

Dette kan tyde på at ordningen faktisk kan bli mer strukturert. I sammenheng med farledsbevisprøver kom det også fram både av NOU rapporten og intervjuene at det er for mye variasjon etter som hvor en er i landet og hvilken los som kommer om bord. Ved en assessorordning der rederiene kommer med et opplæringsprogram med retningslinjer fra

Kystverket, vil gjerne en assessorordning gi et mer oversiktlig og ikke mer byråkratisk system enn i dag.

Majoriteten av informantene var enige om at sikkerheten kan opprettholdes med en assessorordning. De mente at sikkerheten kan bli minst like god som den er i dag, kanskje til og med bedre. Påstander som "*Kandidatens ferdigheter blir observert over tid*" og "*Kapteinen skal jo sove om nettene han og*", var brukt som argumenter for at sikkerheten blir overholdt med en assessorordning.

Ut fra sikkerhetsteorien til Reason kan man identifisere kandidatens kunnskaper som en barriere mot ulykker. Assessoren vil komme inn som en barriere nummer to, som en erstatning for losene. Assessorordningen blir bedre fordi kandidaten som skal tilegne seg farledsbeviset vil bli observert over tid og i forskjellige situasjoner. Dette vil gi en fordel kontra tradisjonell prøving i form av at assessoren kjenner navigatøren og hva han er god for. Der losene skal eksaminere ut en navigatør vil de bare kunne dømme etter hva de ser der og da. Der det tas en farledsbevisprøve, er losene bare om bord en kort stund og eksaminerer på det enkelte strekket, som gjerne ikke gir et like godt bilde på hvor god kandidaten er på å navigere på kysten. Assessoren vil gjerne virke som en sterkere barriere enn hva losene vil kunne representere, der assessoren som nevnt over kjenner kandidaten bedre.

Gjennom en assessorordning blir kandidatene observert over tid, mange av informantene er inne på at det finnes en egen teknikk for å seile på kysten. Kunnskapen fronesis, en form for taus kunnskap. En assessor som bedømmer kandidater over tid vil gjerne ha et bedre utgangspunkt for å bedømme om kandidaten innehar denne kunnskapen. I kapittel 5.2 er fronesis beskrevet som den kunnskap som "sitter i fingrene", som ikke kan læres gjennom en bok.

Bedømming av denne typen kunnskap vil da gjerne bli bedre når den som eksaminerer kan gjøre dette over tid, ikke bare under prøvene som går over noen timer. En av informantene argumenterte med at en kandidat kan ha en dårlig eller god dag, der muligheten for at han kanskje vil bestå fordi han har flaks. Ved en assessorordning vil muligheten for at en kandidat består prøven på grunn av flaks minimeres.

Som nevnt i av et av intervjuene har man alltid risiko for at noen praktiser useriøst, der det kan bli gitt ut farledsbevis til navigatører som ikke har den kompetansen som skal til for å gå på kysten. Useriøse aktører vil i så fall gi en negativ innvirkning på sikkerheten, og med bruk av Reason sin teori kan man si at en useriøs assessor er svikt i en av barrierene.

Man kan også se dette gjennom Praktisk Drift teorien. Der det blir lempet på kravene etter hvert som tiden går. En assessor vil gjerne i begynnelsen følge opp alle punktene i programmet, men etter en tid tar kanskje assessoren lettere på kravene. Dette vil i så tilfelle kunne gå utover sikkerheten.

Mens en assessorordning kan være en bedre metode for å sikre at kandidaten har de nødvendige og tilstrekkelige kunnskapene til å navigere sikkert i det aktuelle området er det mulig at en slik ordning også kan forverre sikkerheten. I følge beslutningstakingsmodellen (Rasmussen 1997) spiller faktorer som arbeids- og økonomisk- og tidspress inn på sikkerheten. Som det ble oppdaget under analysen av intervjuene er det allerede et stort tidspress på bro, og dersom navigatøren skal være assessor i tillegg til de oppgaver han allerede utfører kan dette føre til for stort arbeidspress og at navigatørens oppmerksomhet skiftes fra navigasjonsoppgaver til å eksaminere kandidaten.

8.2 Dispensasjon for bruk av los

I kapittel 7.2 kommer det frem at losene ofte er opptatt med cruisetrafikk på sommeren. Ut i fra intervjuene ser man at i disse tider kan være et problem med tilgjengeligheten på loser, men at de ikke trenger å vente fordi man får da dispensasjon til å gå inn. I samme hånd vending får de ikke lov til å gå ut igjen noen timer eller en dag etterpå, dersom det er los tilgjengelig.

Kystverket har et stort fokus på sikkerhet, i kapittel 3.2.3 sier kystverket at det tas en risikovurdering før det gis dispensasjon. Mange av informantene tvilte på at risikovurderingene til kystverket er grundig nok. Under flere av intervjuene kom det frem meninger at losene beskytter sin egen arbeidsplass, dette kom ofte fram når det ble diskutert rundt dispensasjonsmuligheten. Argumentene for dette er at skipsførerne kan gå inn i en havn på dispensasjon, når det er los mangel. Men ikke ut igjen, når det er los tilgjengelig.

De informantene som mener at det er et problem med venting på los stiller spørsmålet om hvorfor det av og til skal vær sikkert å gå inn uten los, mens andre ganger er man nødt til å ta los om bord. Ser man dette ut fra barriere og energi perspektiv vil losen fungere som en ekstra barriere mot at skipet skal bli utsatt for en ulykke. Når skipsførere mister denne ekstra barrieren vil det ifølge barriere og energi teorien kunne øke risikoen for en ulykke. Dette ble argumentert mot i og med at de hadde skippere som hadde gått inn og ut her hundrevis av ganger uten ulykker. Informantene mener altså her at skipsførere fungerer som en sterk nok barriere i seg selv.

Ser man samme situasjon ut fra et beslutningsperspektiv, har kystverket press på seg fra næringen til å få skipene inn til havn. Arbeidspresset på losene blir spesielt stort på sommeren når cruisetrafikken inntar norskekysten. Det er da ikke alltid losene har tid til å rekke over alle fartøyene som skal inn til havn, og noen fartøyer må vente. Når kystverket da får press på seg, får enkelte fartøy dispensasjon til å gå inn til havn. I og med at dette er utenfor en normal praksis, kan dette føre til at kystverket tar dårlige avgjørelser på hvem de gir dispensasjon til, noe som igjen kan øke sannsynligheten for at ulykker inntreffer.

En annen måte å se på dette problemet er gjennom praktisk drift teorien (se kapittel 5.1.3), der Kystverket tar en individuell risikovurdering får vært anløp (se kapittel 3.2.3). Hvis disse prosedyrene blir etterfulgt og tatt seriøst i begynnelsen. Vil praktiseringen av prosedyrene som Kystverket gjør begynne å skli ut etter hvert. Der trykket øker og tiden går, vil gjerne flere og flere få dispensasjon, og dette kan øke sannsynligheten for at en ulykke inntreffer.

8.3 Forhalingsfritak i havn

Samtlige informanter var i større og mindre grad enig i at forhaling i havn kunne foretas uten at det går ut over sikkerheten.

Påstander fra rederiene:

«Det er en håpløs regel egentlig. Så egentlig bør en kunne flytte en båt ifra kai a til kai b, uten los. Det er helt meningsløst (...) unødvendig kostnad, total unødvendig. Totalt bortkastet penger og ressursbruk» (Informant 2, reder i et kystrederi).

Gjør det enklere, det er igjen ventetid på los. At du må vente på los (...) Skal du ha forhaling, kommer los om bord. Er ikke sikkert han gjør noen ting. Bare siter seg ned og drikker kaffe. Er om bord i en time, og fakturerer for minimum tre timer. For å ikke gjøre noen ting (Informant seks, rådgiver i en maritim organisasjon).

Ut fra kapittel 3.2.5 presenteres det kort hvordan arbeidsmiljøet og arbeidsbelastningen er om bord. Ut fra beslutningstakings perspektivet (4.1.2) kan skipsføreren ombord føle et press for å forta en forhaling uten los, på grunn av den økte kostnaden dette kan medføre. Videre kan det tenkes at mange av de skipene som går i nærskipfart har hyppige havneanløp, som igjen øker arbeidspresset på skipsføreren og brobesetning. Noen av informantene mente at en forhaling innad i havn bør være en problem fri affære, der det er opp til hver enkelt skipsfører å bedømme om forhalingen er sikker. Etter beslutningstakings modellen kan skipsføreren gjerne føle et press om å ta fartøyene fra kai uten los, dette kan være på grunn av økonomisk eller tidsmessig press. Dette kan i så tilfelle kanskje føre til at skipsføreren forhaler der han føler at han/hun hadde behøvd los, som igjen kan gi en negativ innvirkning på sikkerheten.

Det er i sammenheng med dette reist spørsmål om hva en forhaling er. En av informantene mente dette måtte være opp til hver enkelt skipsfører å bedømme ut fra de forhold som ligger til grunn for forhalingen. En annen informant mente en forhaling er alt innenfor en halvtime i norske havner. Ut fra disse argumentene ser en at tolkningen av en forhaling kan ha store variasjoner, ut fra hvilken skipsfører som er om bord. Det ble her også nevnt i et av intervjuene at om en skipsfører ikke føler han/hun kan utføre forhalingen sikkert vil han/hun ta om bord los.

8.4 Simulator

I spørsmålet om simulatorbruk under opplæring var det delte meninger om dette er en god løsning. Blant informantene som er positive til en simulatortrening kom det fram at simulatorene er blitt så sofistikerte og virkelighetsnære at de kan erstatte reelle seilinger.

Ut ifra et energi og barriere perspektiv vil opplæring på simulator fungere som en barriere. En navigatør som er noe ukjent i en farled, vil kunne tilegne seg kunnskaper og seilingserfaring fra denne farleden på simulator. Kunnskapene og erfaringene navigatøren får, vil også fungere som en barriere, når navigatøren senere skal seile i den virkelige farleden.

Paralleller ble også trukket til flytrafikken der simulator aktivt blir brukt før piloten i det hele tatt får ta i hendlene på et fly. Det ble også vektlagt at i en simulator kan du få testet kandidaten under ulike og varierende forhold. Blant annet kan man legge inn flere parametere som værforhold og trafikk, for å stresse kandidaten og se hvordan han/hun takler dette.

Ut ifra et beslutningstakingsperspektiv vil instruktørene teste navigatørens arbeidsbelastningsgrenser. Det kan godt tenkes at navigatøren virkelig får testet ut sine egne grenser på en simulator, og kan trekke god lærdom/erfaring fra dette. Lærdommen vil bli tatt med videre til livet om bord, og navigatøren er bedre rustet til å takle mer utfordrende scenario i det virkelige liv.

Et annet argument for at simulator er et steg i riktig retning er at det kan forenkle mye.

Påstander som:

Det er mange praktiske utfordringer her. Har en del båter som sjeldent er enkelte steder, der vi ønsker at navigatøren har farledsbevis. Og det kan ta mange år før de skal innom disse bestemte plassene. Veldig greit å få kjørt gjennom et simulator opplegg, for å gi de den erfaringen (Informant fire, inspektør i et kystrederi).

Ut fra påstanden over ser man at navigatører som ikke går regelmessig i en farled vil kunne få tilstrekkelig kompetanse gjennom en simulatorordning. Dette kan i så tilfelle virke tidsbesparende for den aktuelle navigatøren som skal tilegne seg et farledsbevis, der sikkerheten vil kunne overholdes.

I denne sammenheng kom det også frem at simulator gjerne ikke kan erstatte alt av seilinger, det trengtes reelle seilinger i tillegg i den aktuelle farleden. En av informantene mener at når en skal tilegne seg kunnskap om seiling på norskekysten bør kandidaten/navigatøren kjenne forholdene på kroppen. Det kommer frem at en må kjenne bevegelsene og karakteristikken på skipet, og værforholdene på kroppen. Det kommer blant annet frem blant mange av informantene at det finnes en egen kystseilingsteknikk, denne er beskrevet som en kunnskap som må erfares gjennom praktisk utførelse. Det at kystseilingsteknikk trekkes frem som en

viktig faktor i flere sammenhenger kan underbygge påstanden om at simulator ikke fullt ut kan erstatte reelle silinger. I teorikapittelet 5.2. beskrives fronesis, dette er en form for taus kunnskap. Fronesis kan igjen kobles til kystseilingsteknikk, som beskrives som en taus kunnskap, der navigatøren må kunne klare å se radarbilde opp mot land, se kart opp mot terrenget og kunne seile på lykter og sektorer. Dette var nevnt i flere intervjuer, der ikke alle kunne gjøre like godt rede for hva kystseilingsteknikken går ut på. De som etter hvert kunne beskrive denne teknikken mente at det gikk på den praktiske utførelsen av navigeringen. Det å vite hvordan fartøyene reagerer på vær og vind, samt kunne seile på lykter og sektorer. Noen av informantene mente dette er en kunnskap som må erfares og læres over tid, den kan ikke læres gjennom å lese bøker og pugge lykter. Det at informantene legger vekt på at kystseilingsteknikk er noe som må erfares, kan igjen ses opp mot simulatorbruk på den måte at navigatøren gjerne ikke får tilstrekkelig med tid og erfaring gjennom et simulatorprogram.

Informantene som er negativ til simulator mente dette kan bli et dyrt prosjekt, i den grad de må sende en navigatør på kurs som også skal ha betalt. En informant sammenlignet dette med dagens kadettfarledsbevisordning, der man betaler store summer for et kurs.

Det kom også frem blant en av informantene at de som driver simulatorsentre har foretatt en sterk lobbyvirksomhet for å få frem en simulatorløsning. Informanten mente videre at simulering ikke hadde noen ting med praksis å gjøre. Hvis dette er et faktum, så er det en mulighet for at sikkerheten ikke blir overholdt med en slik ordning. Det kommer frem at lobbyvirksomheten går på at simulatorsentrene ønsker å tjene penger, og at ikke sikkerheten kan overholdes med en slik ordning. Som vi diskuterte over mener informanten at opplæringen bør skje om bord på hvert enkelt fartøy. Der man får føle på skipet og værforholdene.

8.5 Innføring av tre klasser

NOU rapporten inneholder, som tidligere nevnt, et forslag om å innføre tre forskjellige klasser i farledsbeviset. I Kapittel 7.6 kom det fram at de fleste informantene ønsket forslaget velkommen og mente sikkerheten kunne bli overholdt ved en slik ordning. En informant mente at sikkerheten kan forbedres ved en slik klassifisering. Begrunnelsen han oppgav var at losene kunne bli brukt der det var behov for dem.

Ser en differensiering av farledsbeviset ut fra energi og barriere perspektivet vil man få forskjellige barrierer for hver av klassene.

Informantene argumenterte for at navigatører med et klasse tre farledsbevis innehar god nok kompetanse til å føre fartøyet. Som det ble drøftet i kapittel 8.1 vil disse navigatørene bli opplært av en assessor. Mange av informantene mente at dette ville gi en bedre opplæring av navigatørene, og dermed økt sjøsikkerhet. Videre stiller en krav til at fartøyene i den aktuelle klassen har godkjent ECDIS ombord. Barrierene vil være kompetansen til navigatøren, assessoren, ECDIS og andre moderne navigasjonsinstrumenter, som bidrar til mer sikker seilas.

Utsjekken av navigatører med et klasse to farledsbevis er slik som det er i dag. Barrieren vil her være utsjekken som blir gjort av los. Det at barrierene holdes omtrent som de er i dag, mener informantene er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Barrierene ved klasse en farledsbevis vil være erfaringskravet, hyppigheten av anløp som kreves samt utsjekken av navigatøren, som vil bli tatt av los. En av informantene argumenterte her med at med at det er spesielt erfarne navigatører som fikk gå inn og ut bestemte leder, og at derfor er barrierene tilstrekkelige. Informanten peker også på at det blir til dels gjort på Color Line sine båter i Oslofjorden. En annen Informant som er negativ til at fartøy på over 150 skal få gå uten los, mener at skip blir så store og vanskelig å manøvrere at det går på sikkerheten løs.

Energi og barriere perspektivet legger vekt på at man bør ha nok barrierer til en hver tid for å opprettholde sikkerheten. Mange av informantene argumenterte med at sikkerheten kan overholdes ved et klaseskille fordi alle disse karvene er til stede. Det at det er ulike barrierer for de ulike klassene er et av elementene som er viktig for at sikkerheten skal overholdes. Det kom frem i intervjuene at de forskjellige størrelsene og manøvreringsegenskapene på fartøyene stilte forskjellige krav til den som fører dem.

Det er en frykt blant enkelte av informantene at ordningen vil føre til økt byråkrati i Kystverket, noe som igjen vil føre til en økt utgiftspost for rederiene. Men her var det ikke helt enighet, der andre informanter mente det kan bli en enklere og billigere ordning. Det kom

også frem at en ordning som dette godt kunne hatt litt høyere lengdebegrensinger slik at skipene til rederiene ble dekket av en klasse tre ordning. Dette kan tyde på at økonomien står i fokus, der de selv mener at deres skip er trygge nok samme hvilken størrelse de er.

8.6 Representative prøver

I spørsmålet om representative prøver var det enighet blant informantene om at sikkerheten kan overholdes. Dette bekreftes ved påstander som:

«Kan du seile igjennom Haugesund, så kan du jaggu seile Langenuen også» (Informant en, mannskapssjef i et kystrederi).

Ut fra et barriere og energi perspektiv vil kunnskapen og ferdighetene til navigatørene fungere som barrierer. De representative prøvene brukes til å kontrollere at disse barrierene er sterke nok. I dag praktiseres det allerede representative prøver på store deler av kysten (se kapittel 3.2.2). Innføringen av representative prøver vil føre til forandret praksis for noen få enkelte områder langs kysten. Dette underbygger informantenes påstander om at sikkerheten kan overholdes på et godt nivå, noe som igjen viser at representative prøver er en sterk nok barriere i seg selv.

Ut fra et beslutningsperspektiv vil losene i områdene som får forandret praksis, få en mindre arbeidsbelastning, noe som fører til at losene får et mindre arbeidspress. Som beskrevet i kapittel 5.1.2 er høyt arbeidspress en av de faktorene som går utover sikkerheten.

Det kom fram i intervjuene at sikkerheten kan overholdes ved en innføring av representative prøver, men det var noe differensiert hvor lange slike prøver burde være. Ytterkanten her går fra å mene at det er nok med å seile bare Karmsundet, til at en burde ha en tolv timer seilas på for eksempel Kvitsøy-Bergen. Argumentasjonen for en kort seilas er at kan du seile de vanskeligste strekkene vil man klare de mindre vanskelige strekkene uten problem. På den andre siden hvis strekkene blir for korte vil kandidaten kunne "pugge" strekkene han skal opp til prøve på, dermed ikke ha den kunnskapen som kandidaten burde ha. Det var også nevnt at

under farledsbevisprøvene burde det være muligheter for å spørre om farleder og farvann utenfor den aktuelle farled som prøven blir tatt på.

Fokuset fra intervjuene var at sikkerheten skulle overholdes ved at kandidaten som skal opp til farledsbevisprøve faktisk kan seile på kysten. Det legges vekt på at man kan kystseilingsteknikk og vet hva man holder på med. Det gikk igjen at det var kystseilingsteknikken som var det viktigste å lære seg, ikke alle stedsnavn og lykter. Som det kom frem under drøftingen av simulator, er kystseilingsteknikken en form for taus kunnskap (fronesis). Teknikken der en kan se terreng opp mot kart, og kjenne landet igjen på radaren er typiske tegn på denne tause kunnskapen som ikke kan læres gjennom et ordinert kurs eller gjennom en bok. Mange av informantene var inne på at dette må erfares og læres gjennom praktisk trening, der kandidaten får tid på seg til å føle på omgivelsene på kroppen. Denne formen for kunnskap ble tatt med som en av de viktigste faktorene for at sikkerheten vil kunne overholdes ved en innføring av representative prøver. Det ble lagt vekt på blant informantene at denne kunnskapen ikke kan læres gjennom et kurs eller ved å pugge sjøkart, det må erfares og praktiseres. Informantene mente at representative prøver vil være tilstrekkelig for å bedømme om kandidaten har den kunnskapen.

9. Konklusjon

I denne oppgaven har vi tatt utgangspunkt i en beskrivelse av dagens losordning for opplæring og bedømmelse av navigatørers kunnskaper. I den forbindelse har vi undersøkt hvilke forestillinger som eksisterer i skipsfartsnæringen og tilhørende maritime organisasjoner mht. om sikkerheten vil forbedres eller forverres med de nye forslagene som kom i NOU rapporten.

9.1 Generelt

Informantene mener at sikkerheten med de nye forslagene vil holde et sikkert nivå, kanskje enda mer sikkert enn dagens ordning. At uproblematisk forhalinger kan gjøres uten los, var informantene positiv til. Under intervjuene kom det frem at det nye forslaget vil gi en mer forutsigbar ordning, der opplæringen og bedømmelsen av navigatører står i fokus. Noen få informanter stilte spørsmål ved sikkerheten angående dagens dispensasjonsordning. Videre var informantene opptatt av at den nye ordningen ikke må føre til mer byråkrati.

9.2 Opplæring

De intervjuede er i stor grad positiv til forslaget om hvordan opplæring av nye navigatører skal forgå. Forslaget om å differensiere farledsbeviset får en bred støtte blant informantene. Innføringen av assessorordning for klasse tre farledsbevis ble særlig godt mottatt. Det var noe uenighet blant informantene om enkelte av forslagene, spesielt forslaget om simulatorbruk. Det ble stilt spørsmål om realismen og læringsutbyttet er godt nok i en simulator.

9.3 Utsjekk av navigatører

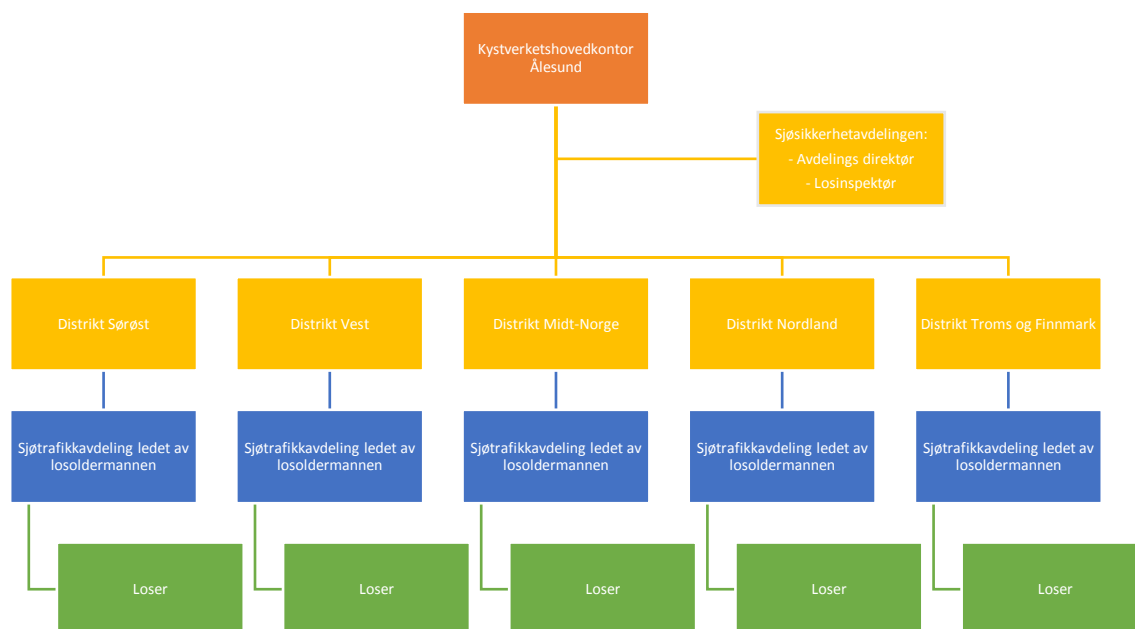
Informantene mener at dagens utsjekk av navigatører er uforutsigbar og vanskelig å forholde seg til. Det nye forslaget legger opp til en sikker ordning, der kandidatene får en fullgod utsjekk før utstedelse av farledsbeviset, ifølge informantene. Det ble vektlagt i stor grad at det er kystseilingsteknikken som er essensiell, og ikke nødvendigvis ulike stedsnavn og navn på spesifikke lykter.

10. Kilder

- Askeland, G. & Johannessen I.A. (2013 20.juni) *Holdepunkter for bacheloroppgaven versjon 3.2* Hentet fra http://www.hsh.no/biblioteket/studiestotte/pensumlister/teknisk_ekonomisk_maritim/nautikk3.htm#3030
- Bye, R. J., Røyrvik, J.O.D., & Størkersen, K.V. (2011) Sikkerhet i fraktefarten – Analyse av drifts- og arbeidsmessige forhold på fraktefartøy (NTNU prosjekt nr.2158)
- Dimmen, A. (2011, 11.juli). *Sjø sikkerhet i en situasjon med losmangel*. Hentet fra <http://www.kystverket.no/Nyheter/2011/Juli/En-situasjon-med-losmangel/>
- Forskrift om losplikt i norske farvann (2012). *Forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann*. Hentet 4.februar 2014 fra <http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1994-12-23-1129>
- Johannessen, A., Kristoffersen, L., & Tufte, P. A. (2011). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. Oslo: Abstrakt forlag AS
- Knudsen, F. (2009). Safety Science. *Paperwork at the service of safety? Workers' reluctance against written procedures exemplified by the concept of 'seamanship'*, 47(2), 295-303. Hentet fra <http://ezproxy.hsh.no:2083/science/article/pii/S092575350800057X>
- Kystverket 1. (2011, 14.oktober). *Informasjon fra statlige aksjoner*. Hentet 10.mars 2014 fra <http://www.kystverket.no/Beredskap/Arkiv-over-aksjoner/>
- Kystverket 2. (2011, 10.oktober). *Norsk loshistorie*. Hentet 14.mars 2014 fra <http://kystverket.no/Kystkultur/Hvordan-Kystverket-ble-Kystverket/Loshistorie/>
- Kystverket 3. (2013, 19.desember). *Kystverkets mål og visjon*. Hentet 14.januar 2014 fra <http://www.kystverket.no/Om-Kystverket/Kva-er-Kystverket/Mal-og-visjon/>
- Kystverket 4. (2012, 16.januar). *Kystverkets organisering*. Hentet 27.januar 2014 fra <http://www.kystverket.no/Om-Kystverket/Kva-er-Kystverket/Organisering/>
- Kystverket 5. (2014, 31.januar). *Losplikt* Hentet 4.februar 2014 fra <http://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Lostjenester/Losloven-og-losplikt/>
- Kystverket 6. (u.å.). *Lostjenester*. Hentet 27.januar 2014 fra <http://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Lostjenester/>
- Kystverket 7. (2014, 27.februar). *Fakta om farledsbevisordningen*. Hentet 27.mars 2014 fra <http://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Farledsbevis/Fakta-om-farledsbevis/>
- Kystverket 8. (2013, 26.desember). *Om avgifter*. Henter 31.januar fra <http://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Avgifter1/Avgifter/>

- Losloven (1989). Lov om lostjenesten av 1.januar 2010. Hentet 15.mars 2014 fra <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1989-06-16-59?q=Losloven>
- NOU 2013:8 (2013). *Med los på sjøsikkerhet: Losordningens omfang, organisering og regelverk*. Oslo: Departementenes servicesenter Informasjonsforvaltning. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/nouer/2013/nou-2013-8.html?id=729595>
- Ording, Svein. (2009, 14.februar). *Los: skipslos*. Hentet fra <http://snl.no/los%2Fskipslos>
- Rasmussen, J. (1997). Risk management in a Dynamic Society: A Modelling Problem, *Safety Science*, 27(2-3), pp. 183-213
- Reason, J. (1997). *Managing the risks of organizational accidents*. Aldershot: Ashgate
- Rognsaa, A. (2003). *Prosjektoppgaven: Krav til utforming*. Oslo: Universitetsforlaget
- Rosness, R., Grøtan, T. O., Guttormsen, G., Herrera, I. A., Steiro, T., Størseth, F., ... Wærø, I. (2010) *Organisational Accidents and Resilient Organisations: Six Perspectives* (SINTEF-rapport A17034, rev 2). Hentet fra http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Sikkerhet%20og%20p%C3%A5litelighet/Rapporter/SINTEF%20A17034%20Organisational%20Accidents%20and%20Resilience%20Organisations;%20Six%20Perspectives.%20Revision%202.pdf
- Sletnes, K. B. (2011, 13. november). *Fronesis*. Hentet 28. april 2014 fra <http://snl.no/fronesis>
- Snook, S. A. (2000). *Friendly fire. The Accidental Shootdown of U.S Black Hawks over Northern Iraq*. Princeton: Princeton University Press

Vedlegg en. Forenklet illustrasjon over organiseringen av Kystverket



Forenklet illustrasjon av organiseringen av Kystverket. Se kapittel 3.1 Organisering av norskekysten. Illustrasjonen er tegnet av forfatterne.

Vedlegg to. Forespørsel/samtykkeskjema for å delta i FOU prosjekt.

Forespørsel om å delta i FOU prosjekt i forbindelse med en Bacheloroppgave

Vi er tre Bachelorstudenter i nautikk ved Høgskolen Stord/Haugesund (HSH) og vi holder nå på med den avsluttende bacheloroppgaven. Temaet for oppgaven er dagens farledsbevisordning vs. forslaget til morgendagens farledsbevisordning (NOU 2013:8).

Vi ønsker å undersøke hvilke forestillinger som eksisterer i skipsfartsnæringen mht. om sikkerheten og den økonomiske effektiviteten vil forbedres eller forverres med de nye forslagene. For å finne ut av dette, ønsker vi å intervjuer rederier samt tilhørende maritime organisasjoner. Spørsmålene vil typisk dreie seg om; Sikkerhet og økonomi, farledsprøver, opplæring, regelverk, sertifisering m.m.

For å gjennomføre denne oppgaven trenger vi hjelp fra kontaktpersoner i rederier og tilhørende maritime organisasjoner i næringen. Vi ville sette stor pris på om du ville være villig til å delta. Opplysningene vi samler inn vil bli behandlet konfidensielt, og ingen enkeltpersoner vil kunne gjenkjennes i den ferdige oppgaven eller i opptakene.

Opplysningene vil bli anonymiserte og opptakene vil bli oppbevart i et låst skap ved HSH i 6 måneder etter at oppgaven er ferdig og deretter slettet. Med hensyn til konfidensialitet vil studien bli gjennomført i henhold til retningslinjene til Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD). Vi understreker at det er frivillig å være med og du har full mulighet til å trekke deg når som helst underveis, uten å måtte begrunne dette nærmere. Du har også rett til å la være å svare på enkeltspørsmål underveis uten å måtte begrunne dette. Dersom du trekker deg vil alle innsamlede data om deg bli umiddelbart slettet, og konfidensialitetsløftet vårt forblir gyldig.

Vi håper dette virker interessant for ditt rederi/selskap eller for noen innad i selskapet/rederiet og vi vil kontakte dere per epost eller telefon i løpet av den neste uken for å gjøre en nærmere avtale. Dersom dere vil kontakte oss før den tid er kontaktinformasjonene som følger.

Stian Renè Bjørøy: Mobil: +4748 222 557

E-post: stian.bjoroy@hotmail.com

Steffen Olstad: Mobil: +4794 498 693

E-post: steffenolstad@hotmail.com

Bendik Vatland Olsen: Mobil: +4792 284 837

E-post: nenanox@gmail.com

Med vennlig Hilsen: Stian Renè Bjørøy, Steffen Olstad & Bendik Vatland Olsen

Det er viktig for oss at du er klar over dine rettigheter dersom du sier deg villig til å være med på et intervju. Vi har derfor laget en samtykkeerklæring som vi vil be deg om å signere, skanne og sende til Steffen Olstad dersom du sier ja til å delta i studien.

Samtykkeerklæring:

Jeg har mottatt skriftlig informasjon og er villig til å delta i studien.

Signatur:.....

Tlf/Epost:.....
.....

Vedlegg tre. Intervjuguide rederier

1. Hvilken stilling har du i rederiet?
2. Hvor mange års erfaring har du i denne stillingen?
3. Har du jobbet på et skip tidligere?
4. Hvis ja, har du seilt på skip der farledsbevis kreves?
5. Har du farledsbevis og hvis ja, Hvilke strekninger har du farledsbevis på?
6. Hvis ja, Hva var den høyeste stillingen du hadde om bord?

Om rederiet/dagens ordning:

7. Seiler deres skip med norsk eller utenlandsk mannskap?
8. Hvis rederiet har kombinert nasjonalitet på mannskapet sitt, er det noen vesentlige forskjeller i hvem som har farledsbevis eller ei?
9. Hvor mange prosent vil du anslå av rederiets navigatører er i besittelse av et farledsbevis?
10. Hvor store strekk av norskekysten har de farledsbevis?
11. Hvordan syns du dagens farledsbevis ordning fungerer? (*Er dagens ordning for tungvint og dyr?*)
12. Hvilke typiske vaktordninger (på bro) benytter deres skip dere av?
13. Har rederiet (skipene deres) hatt problemer i løpet av de siste årene med anskaffelse av los til et oppdrag? Hvis ja, har dette vært hyppig?
14. Hva har årsakene dreid seg typisk om, hvis/når losen har vært forsinket?
15. Hva skaper mest problemer (frustrasjon) med dagens ordning?
16. Hva er bra med dagens ordning?
17. Hvordan opplever rederiet navigatører dagens farledsprøver? (Er det for mye teori/praksis?)

Om NOU 2013:8 (forslaget):

18. Har du satt deg inn i forslaget til ny farledsbevisordning?
19. Generelt sett, hva mener du om det nye forslaget?

FAKTA: NOU 2013:8, åpner opp for en innføring av tre forskjellige klasser:

Klasse 3: Fartøy under 100 m (mindre fraktesfartøyer og f.eks. fiskebåter og brønnbåter)

Klasse 2: Fartøy mellom 100 og 150 m

Klasse 1: Fartøy over 150 m (Los myndighet)

20. Hvilke konsekvenser tror du det vil kunne få for sikkerheten å innføre en slik klassifisering? (Klassifiseringer)
21. Har du noen tanker om ulike typer risiko som kan oppstå for de tre ulike klassene? Tror du sikkerheten kan overholdes ved en klassifisering av de forskjellige typene fartøyer?

Fakta: ISM koden krever at rederiet skal ha et sikkerhetsstyring system i rederiet, så vel som på fartøyene i rederiet.

22. Kan du fortelle litt om QA systemet til rederiet samt fartøyene deres, hvilke retningslinjer (prinsipper) har lagt til grunne for QA systemet.
23. Ut fra loslov utvalget sitt forslag vil los beredskap avgiften falle bortfor skip i klasse 3, har du noen tanker rundt dette?

FAKTA: NOU 2013:8 åpner opp for at rederier kan selv drive opplæring og sertifisering av farledsklasse 3:

24. Los utvalget foreslår å innføre en assessor ordning der rederier kan utstede klasse 3 farledsbevis. Hva tenker du om en slik assessor ordning?
25. Hvilke konsekvenser tror du det vil kunne få for sikkerheten?
26. Hvilke konsekvenser tror du en assessor ordning vil føre med seg i ett økonomisk lys?
27. Ett klasse 1 farledsbevis vil kunne gi særlig erfarne navigatører et utvidet farledsbevis for hvert enkelt fartøy på en eller flere bestemte farleder, dette åpner for at fartøy på over 150 m kan gå uten los, har du noen tanker rundt dette i henhold til kompetansen som navigatørene kontra losene?
28. Har du noen meninger om det vil gi en økonomisk gevinst?

Med et *representativt strekk forsås*: En prøve av et kortere strekk på en farled, f.eks. Stavanger – Bergen. Der kandidaten(navigatøren) tar prøve for strekningen «Karmsundet» og «Vatlestraumen»

29. Vil det være nokk å ta Farledsprøven på representative strekk? vil sikkerheten opprettholdes til et tilfredsstillende nivå?
30. Har du noen tanker om hvilke strekk/ hvor lange strekk dette burde være?
31. Har du noen tanker om hvordan dette vil påvirke farledsprøven?
32. Hvilke økonomiske konsekvenser tror du innføring av representative farledsprøver vil kunne få for rederiene? (Innføring av representative strekk)
33. Har det noen praktisk betydning for navigeringen? (Farleden er den samme)
34. Har du noen tanker om hvor omfattende farledsbevis ordningen blir for ett lite fiske/fraktestartøy rederi?

Fakta: NOU 2013:8 Åpner opp for 50 prosent av seilingene kan bli tatt på simulator. (F.eks. 3 av 6 seilinger)

35. Hva er dine tanker rundt simulator bruk?

36. Har du noen meninger om simulator kan erstatte reelle seilinger?

37. NOU 2013:8 Åpner opp for at «forhaling» i havn skal kunne gjøres uten los om bord, hva mener rederiet deres om dette. Hvordan vil dette påvirke den daglige driften?

Fakta:

Skip som går i offentlig rutetrafikk unngår i dag los. NOU 2013:8 åpner opp for at fartøy som anløper havn y x antall ganger, skal også få slippe obligatorisk losing. Hva synes du om dette?

38. Hva synes du om dette?

39. Hvorledes vil dette påvirke økonomien?

Fakta:

I 2011 innførte kystverket blant annet lengdebegrensinger i farleden, samt begrensinger i farledsbevis, dette førte til at fartøy/ navigatører som tidligere kunne gå på farledsbevis måtte gå med los.

40. Har du blitt rammet av dette? Hvis ja, på hvilken måte?

Vedlegg fire. Intervjuguide maritim organisasjon en

Generelle spørsmål om intervjuobjekt:

1. Hvilken stilling har du i organisasjonen?
2. Hvor mange års erfaring har du i denne stillingen?
3. Har du jobbet på et skip tidligere?
4. Hvis ja, har du seilt på skip der farledsbevis kreves?
5. Har du farledsbevis og hvis ja, Hvilke strekninger har du farledsbevis på?
6. Hvis ja, Hva var den høyeste stillingen du hadde om bord?

Litt fakta:

Under den kalde krigen, var det losplikt for alle utenlandske fartøy over 50 BRT, begrunnelsen til dette var ut ifra forsvarshensyn. Etter en rekke serier med ulykker med skip, som førte til blant annet tilgrising av norske kysten. Satte daværende regjering ned en komité for å utrede losloven. (Gro Harlem Brundtland i spissen). Kort fortalt flyttet fokuset seg ifra forsvarshensyn, til miljø og sikkerhetshensyn. Dagens loslov er ifra 1989, og forskrift om losplikt innenfor grunnlinjen er ifra 1994. En oppdatering av denne kom i 2011, og førte til store protester i næringen. Blant annet fordi typiske fraktesfartøy samt fiskefartøy ikke lenger hadde fritak ifra los.

I 2012, ble det satt ned en kommisjon som gjennomgikk los ordningen og tilknyttede regelverk m.m. Sommeren 2013, var utredningen ferdig. Denne heter NOU 2013:8. Med Los på Sjø sikkerhet.

Vi ønsker å undersøke hvilke forestillinger som finnes i næringen samt tilhørende organisasjoner til den eksisterende ordningen og forslaget som har kommet. Med tanke på sikkerhet og økonomi.

Om organisasjonens/ dagens ordning:

7. Hvor mange av organisasjonens medlemmer vil du anslå er berørt av dagens ordning?
8. Er det noen vesentlige forskjeller i hvilken av organisasjonens medlemmer som seiler med los eller farledsbevis?
9. Hvis det er en vesentlig forskjell i spørsmålet ovenfor, hva tror du dette skyldes?
10. Slik vi forstår, praktiserer kystverket farledsprøver forskjellig rundt om i landet. Er organisasjonen enig i dette? Hvis ja, hva tror du dette skyldes?
11. Mange vi har snakket med, refererer stadig til en egen kystseilings teknikk. «Enten kan du seile på kysten, eller så kan du ikke seile på kysten». Hva tror du de mener med det?
12. Generelt sett hva mener organisasjonen om dagens farledsbevis/los ordning.
13. Hva tror du skaper mest frustrasjon for organisasjonens medlemmer, med tanke på dagens ordning?

Forskriftsendringer i 2011, fører til store protester:

14. Hvordan har endringene etter 1. jan 2011 påvirket organisasjonens medlemmer økonomisk følelsesmessig etc.?
15. Hva mener organisasjonen om ordningen etter 1.jan 2011? Innføringer av lokale lengdebegrensninger i enkelte farleder, og losplikt for skip i nærskipfart.
16. Har det ført til en bedre sjøsikkerhet?
17. Har noen av organisasjonens medlemmer hatt problemer med anskaffelse av los til et oppdrag? Hvis ja, har dette vært hyppig?
18. Vet organisasjonene noe om hva årsakene har typisk dreid seg om?

Påstand: Ut ifra tidligere intervjuer med aktører i næringen, har vi blitt informert om episoder der skipet har fått fritak (disposisjon) å gå uten los. (F.eks. inn til en havn) Pga. at los ikke var å oppdrive. Når skipet skulle gå ut av havn, var los tilgjengelig og skipet måtte gå med los.

19. Hva mener organisasjonen deres om dette?
- hvorfor er det sikkert å la et skip gå inn i en havn, men ikke ut? Bør ikke man vente på en tilgjengelig los?

Slik vi har forstått, blir det idag ført en forskjellig praksis ang. lengdebegrensinger og farledsprøver rundt om i landet. Sørlandet har håndhevet en nokså strengere praksis enn resten av landet.

20. Hva tror du årsakene til dette kan være?

Dagens Farledsprøver

21. Hvordan opplever organisasjonens medlemmer dagens farledsprøver?

22. Hvor høye kostnader tror du er forbundet med farledsprøver per navigatør i forbindelse med farledsbevis?

23. Hvor lang tid vil du anslå det tar for å få farledsbevis for hele kysten, for en navigatør?

24. Har deres organisasjon noen som helst kjennskap av forskjellsbehandling mellom utenlandske og norske navigatører, ang. prøvene?

Påstand: Mange kystrederier har flagget ut, og skiftet nasjonalitet på mannskapet sitt. Eller seiler med kombinert nasjonalitet mannskap på skipene sine.

25. Hva tror du årsakene til dette er?

26. Bør det være en forskjellsbehandling av rederier som seiler med norsk eller utenlandskmannskap, for å sikre norske arbeidsplasser?

NOU 2013:8

Påstand:

Ut i det vi forstår, mener deres organisasjon at farledsbevis bør likestilles med bruk av los.

27. Kan du utrede hva organisasjonen mener med dette?

Påstand:

Det nye forslaget åpner opp for en innføring av tre forskjellige klasser av skip.

Klasse 3: Fartøy under 100 m – må ha ECDIS

Klasse 2: Fartøy mellom 100 og 150 m

Klasse 1: Fartøy over 150 m (Los myndighet)

28. Hva er positivt med en innførelse av en slik klassifisering?

29. Hva vil være negativt med en slik innførelse?

30. Tror du det vil øke eller forverre sikkerheten med en innførelse av en klassifisering?

31. Har deres organisasjon noen kjennskap til navigatører som har blitt presset til å ta farledsbevis?

32. Ut ifra media overskriftene ser vi at antall sjøulykker øker langs norskekysten, hva mener organisasjonen deres om dette?

33. Hvorledes tror du miljøet/forholdet mellom navigatører og rederier er i dag?

34. Har du noen tanker om kravene som myndighetene setter f.eks. med tanke på bemanning?

35. Etter din mening, hva kan årsakene til økningene i ulykker være?

36. Hva gjør deres organisasjon for å unngå slike ulykker?

Påstand:

NOU 2013:8 åpner opp for at rederier kan selv drive opplæring og sertifisering av farledsklasse 3: Loslov utvalget foreslår å innføre en assessor ordning der rederier kan utstede klasse 3 farledsbevis. (Tilsvarende som dekk og maskinsertifikatene).

38. Hva tenker du om dette?

39. Tror du sikkerheten vil bli kunne ivaretatt med en slik assessor ordning? (Er rederiene selv som godkjenner navigatørene og ikke losene, gjelder skip til og med 100 m).

40. Hvorledes tror du dette vil påvirke mannskapet om bord?

41. Forslaget åpner opp for at klasse en farledsbevis, vil gi særlige erfarne navigatører en «Los» myndighet på et fartøy, og at fartøy over 150 m kan gå uten los. Har du noen tanker rundt dette?

42. Har du noen formening om det vil gi en økonomisk gevinst?

Påstand:

ECDIS, AIS og andre moderne navigasjonshjelpemidler blir fremhevet svært positivt i NOU 2013:8, – Mange mener at det fører til en økt sjøsikkerhet, ved korrekt bruk.

43. Hva mener deres organisasjon om dette?

Nye typer farledsbevisprøver:

Påstand: Slik vi forstår et «representativt strekk», en prøve av et kortere strekk av en farled. f.eks. Farleden Stavanger – Bergen, der representative strekkene vil være «Karmsundet» og «Vatlestraumen»

44. Vil det være nok å ta farledsprøven på et slikt «Representativt strekk»?

45. Tror du sikkerheten vil være tilstrekkelig med en slik ordning?

46. Har deres organisasjon noen formening om hvor lange strekk slike bør være? Eller har deres organisasjon noen formening om hvilke områder som kvalifiserer seg til et «Representativt strekk».

Fakta: NOU 2013:8 Åpner opp for 50 prosent av seilingene kan bli tatt på simulator. Og at farledsprøvene også kan bli tatt på simulator.

47. Hvilke formeninger har deres organisasjon om innførelse av slik simulator bruk?

48. Kan simulatorbruk erstatte faktiske reelle seilinger? Hvorfor, hvorfor ikke?

Forhaling i havn:

NOU 2013:8 Åpner opp for at «forhaling» i havn skal kunne gjøres uten los om bord.

49. Hva mener deres organisasjon om dette?

Skip med hyppige anløp i bestemte havner:

Påstand:

Skip som går i offentlig rutetrafikk unngår i dag, har losplikt fritak. (Hurtigruten, Danskebåten, ferger osv.)

NOU 2013:8 åpner opp for at fartøy som anløper havn y x antall ganger, skal også få slippe obligatorisk losing.

50. Hva mener deres organisasjon om dette?

51. Hvor mange anløp per måned, mener deres organisasjon er tilstrekkelig for å slippe obligatorisk losplikt?

Ekstra spørsmål:

52. Bør det være et felles pensum ang. farledsprøver som bør gjelde over alt?

53. Hvilken rolle har deres organisasjon spilt tidligere, og hvilken rolle har dere spilt med tanke på NOU 2013:8?

Vedlegg fem. Intervjuguide maritim organisasjon to

Generelle spørsmål om intervjuobjekt:

1. Hvilken stilling har du i organisasjonen?
2. Hvor mange års erfaring har du i denne stillingen?
3. Har du jobbet på et skip tidligere?
4. Hvis ja, har du seilt på skip der farledsbevis kreves?
5. Har du farledsbevis og hvis ja, Hvilke strekninger har du farledsbevis på?
6. Hvis ja, Hva var den høyeste stillingen du hadde om bord?

Litt fakta:

Under den kalde krigen, var det losplikt for alle utenlandske fartøy over 50 BRT, begrunnelsen til dette var ut ifra forsvarshensyn. Etter en rekke serier med ulykker med skip, som førte til blant annet tilgrising av norske kysten. Satte daværende regjering ned en komité for å utrede losloven. (Gro Harlem Brundtland i spissen). Kort fortalt flyttet fokuset seg ifra forsvarshensyn, til miljø og sikkerhetshensyn. Dagens loslov er ifra 1989, og forskrift om losplikt innenfor grunnlinjen er ifra 1994. En oppdatering av denne kom i 2011, og førte til store protester i næringen. Blant annet fordi typiske fraktesfartøy samt fiskefartøy ikke lenger hadde fritak ifra los. I 2012, ble det satt ned en kommisjon som gjennomgikk los ordningen og tilknyttende regelverk m.m. Sommeren 2013, var utredningen ferdig. Denne heter NOU 2013:8. Med Los på Sjøsikkerhet.

Vi ønsker å undersøke hvilke forestillinger som finnes i næringen samt tilhørende organisasjoner til den eksisterende ordningen og forslaget som har kommet. Med tanke på sikkerhet og økonomi.

Om organisasjonens/ dagens ordning:

7. Hvor mange av organisasjonens medlemmer vil du anslå er berørt av dagens ordning?
8. Er det noen vesentlige forskjeller i hvilken av organisasjonens medlemmer som seiler med los eller farledsbevis?
9. Hvis det er en vesentlig forskjell i spørsmålet ovenfor, hva tror du dette skyldes?
10. Hva mener organisasjonen om ordningen etter 1.jan 2011?
11. Hva skjedde egentlig etter 1.jan 2011, hvordan har endringene påvirket organisasjonens medlemmer økonomisk?
12. Har det ført til en bedre sjøsikkerhet?
13. Slik vi forstår, praktiserer kystverket farledsprøver forskjellig rundt om i landet. Er organisasjonen enig i dette? Hvis ja, hva tror du dette skyldes?
14. Ut i det vi forstår, mener deres organisasjon at farledsbevis bør likestilles med bruk av los, uten noen form for begrensinger som lengde og last. Kan du utrede hva organisasjonen mener med dette?
15. Mange vi har snakket med, refererer stadig til en egen kystseilings teknikk. «Enten kan du seile på kysten, eller så kan du ikke seile på kysten». Hva tror du de mener med det?
16. Organisasjonen deres ønsker «et klarere skille mellom forvaltnings-/myndighetsrolle og drift av lostjenesten, gjennom å skille driften ut av lostjenesten ut av kystverket». (Kan du forklare hva dere mener med dette? Hva er problematisk med dagens ordning, og hvorfor tror du det er organisert slikt?)
17. Generelt sett hva mener organisasjonen om dagens farledsbevis/los ordning.
18. Sjøtransportalliansen mener at graden av brukerfinansiering av lostjenesten bør reduseres. Hva mener deres organisasjon om det tilsvarende?
19. ECDIS, AIS og andre moderne navigasjonshjelpemidler blir fremhevet svært positivt i NOU 2013:8, – Mange mener at det fører til en økt sjøsikkerhet, ved korrekt bruk.

Hva mener deres organisasjon om dette?

20. Har noen av organisasjonens medlemmer hatt problemer med anskaffelse av los til et oppdrag? Hvis ja, har dette vært hyppig?

21. Vet organisasjonene noe om hva årsakene har typisk dreid seg om?

Påstand: Ut ifra tidligere intervjuer med aktører i næringen, har vi blitt informert om episoder der skipet har fått fritak (disposisjon) å gå uten los. (F.eks. inn til en havn) Pga. at los ikke var å oppdrive. Når skipet skulle gå ut av havn, var los tilgjengelig og skipet måtte gå med los.

22. Hva mener organisasjonen deres om dette? Hvorfor er det sikkert å la et skip gå inn i en havn, men ikke ut? Bør ikke man vente på en tilgjengelig los?

23. Hva tror du skaper mest frustrasjon for organisasjonens medlemmer, med tanke på dagens ordning?

Prøver

24. Hvordan opplever organisasjonens medlemmer dagens farledsprøver?

25. Hvor høye kostnader tror du organisasjonen medlemmer har per navigatør i forbindelse med farledsbevis?

NOU 2013:8

Det nye forslaget åpner opp for en innføring av tre forskjellige klasser av skip.

Klasse 3: Fartøy under 100 m – må ha ECDIS

Klasse 2: Fartøy mellom 100 og 150 m

Klasse 1: Fartøy over 150 m (Los myndighet)

26. Hva er positivt med en innførelse av en slik klassifisering?

27. Hva vil være negativt med en slik innførelse?

28. Tror du det vil øke eller forverre sikkerheten med en innførelse av en klassifisering?

Påstand:

Under studiet har vi hatt et fag som heter sikkerhetsledelse, der lærte vi om seks forskjellige sikkerhetsteorier.

Kort fortalt går disse ut på å forklare hvorfor en ulykke oppstod, eller man kan bruke disse teoriene for å organisere en organisasjon (f.eks. et rederi) til å unngå ulykker.

29. Hva tror du organisasjonens medlemmer gjør for å unngå ulykker slik som grunnstøtinger osv.? På hvilken måte unngår de det? (Hva gjøres for å forhindre ulykker, en bevegesensor på bro kan jo være et tiltak for å unngå at navigatøren sovner på vakt).

FAKTA: NOU 2013:8 åpner opp for at rederier kan selv drive opplæring og sertifisering av farledsklasse 3: Loslov utvalget foreslår å innføre en assessor ordning der rederier kan utstede klasse 3 farledsbevis. (Tilsvarende som dekk og maskinsertifikatene).

30. Hva tenker du om dette?

31. Tror du sikkerheten vil bli kunne ivaretatt med en slik assessor ordning? (Er rederiene selv som godkjenner navigatørene og ikke losene, gjelder skip til og med 100 m).

32. Hvorledes tror du dette vil påvirke økonomien til fartøyene/rederiene?

33. Forslaget åpner opp for at klasse en farledsbevis, vil gi særlige erfarne navigatører en «Los» myndighet på et fartøy, og at fartøy over 150 m kan gå uten los. Har du noen tanker rundt dette?

34. Har du noen formening om det vil gi en økonomisk gevinst?

Nye typer farledsbevisprøver:

Påstand: Slik vi forstår et «representativt strekk», en prøve av et kortere strekk av en farled. f.eks. Farleden Stavanger – Bergen, der representative strekkene vil være «Karmsundet» og «Vatlestraumen»

35. Vil det være nok å ta farledsprøven på et slikt «Representativt strekk»?

36. Tror du sikkerheten vil være tilstrekkelig med en slik ordning?

37. Har deres organisasjon noen formening om hvor lange strekk slike bør være? Eller har deres organisasjon noen formening om hvilke områder som kvalifiserer seg til et «Representativt strekk».

38. Hvorledes vil dette kunne påvirke organisasjonens medlemmer med tanke på økonomi?

Fakta: NOU 2013:8 Åpner opp for 50 prosent av seilingene kan bli tatt på simulator. Og at farledsprøvene også kan bli tatt på simulator.

39. Hvilke formeninger har deres organisasjon om innførelse av slik simulator bruk?

40. Kan simulatorbruk erstatte faktiske reelle seilinger? Hvorfor, hvorfor ikke?

Forhaling i havn:

NOU 2013:8 Åpner opp for at «forhaling» i havn skal kunne gjøres uten los om bord.

41. Hva mener deres organisasjon om dette?

42. Har du noen formeninger om hvordan dette vil påvirke den daglige driften til organisasjonens medlemmer?

Skip med hyppige anløp i bestemte havner:

Påstand: Skip som går i offentlig rutetrafikk unngår i dag, har losplikt fritak. (Hurtigruten, Danskebåten, ferger osv.)

NOU 2013:8 åpner opp for at fartøy som anløper havn y x antall ganger, skal også få slippe obligatorisk losing.

43. Hva mener deres organisasjon om dette?

44. Hvor mange anløp per måned, mener deres organisasjon er tilstrekkelig for å slippe obligatorisk losplikt?

Ekstra spørsmål:

Slik vi har forstått, blir det idag ført en forskjellig praksis ang. lengdebegrensinger og farledsprøver rundt om i landet. Sørlandet har håndhevet en nokså strengere praksis enn resten av landet.

45. Hva tror du årsakene til dette kan være?

46. Bør det være et felles pensum ang. farledsprøver som bør gjelde over alt?