

## Ansvarsfordelingen mellom los og navigatør



Privat foto. Larsen, B (2009)

Bacheloroppgave utført ved  
Høgskolen på Vestlandet, nautisk utdanning

---

**Kandidat:**

Pål Alfsvåg

Are Styve

Bente Larsen

Aleksander Øvrebotn

**Kandidatnummer:**

3

12

7

19

Dette arbeidet er gjennomført som ledd i bachelorprogrammet i nautikk ved Høgskolen på Vestlandet og er godkjent som sådan. Godkjennelsen innebærer ikke at HVL inntar for metodene som er anvendt, resultatene som er fremkommet og konklusjoner og vurderinger i arbeidet.

*Haugesund*

*2017*

## Ansvarsfordelingen mellom los og navigatør

Pål Alfsvåg

Are Styve

Bente Larsen

Aleksander Øvrebotn

(Sign)

(Sign)

(Sign)

(Sign)

Navn på veileder: Bjarne Gunnar Vandeskog

---

# Sammendrag

Denne oppgaven tar for seg ansvarsfordelingen mellom los og navigatør. Gjennom intervjuer med loser og navigatører har vi samlet data om hva de sier om ansvarsfordelingen. Vi har deretter undersøkt hvilke faktorer som kan tenkes å bidra til at ansvarsfordelingen er slik. Los skal ifølge lover og forskrifter være en rådgiver for navigatørene, men det viser seg at det ikke alltid er slik. Navigatørene bruker enkelte ganger los som en avlastning for å få tid til å oppdatere seg på andre arbeidsoppgaver, som blant annet kartrettelser. Losene, på sin side, vil i mange ulike situasjoner prøve å ta mer kontroll over skipets drift enn det som ligger i rollen som rådgiver. Det er ikke uvanlig at loser lykkes med dette og faktisk tar langt mer ansvar enn lover og forskrifter tilsier. Med utgangspunkt i problemstillingen *hva er ansvarsfordelingen mellom los og navigatør på bro*, har vi gjennom observasjonsturer og intervju kommet frem til at det er mange forskjellige faktorer som påvirker denne fordelingen. I intervjuene har vi fokusert på norske loser og skip med skandinaviske navigatører som bruker los i Norge. Oppgaven er bygget på blant annet teorier om makt, herredømme, selvpresentasjon, *othering* og *representation*.

# Summary

This bachelor thesis, investigates how the responsibilities between pilots and navigational officers are distributed. Through interviews with pilots and navigational officers we have gathered data about what they say about how responsibilities are distributed among them during the voyage. This data is then analyzed with the aim of identifying the factors which contributes to such a distribution. According to laws and regulations, the pilot is meant to be an advisor to the officers, but this is not always the case. As it turns out, the officers sometimes use the pilot as a substitute officer, this is done so that the navigational officers can do other tasks such as updating Electronic Navigational Charts. Pilots, on the other hand, frequently seek to gain greater control over the ship than what the role as adviser gives them a right to have.

It is not uncommon that pilots succeed in this endeavor, and assume far greater responsibility for the ship than the laws specify. Consequently, our research is: *How are the responsibilities for the shared duties on the bridge distributed between the pilot and the navigational officer?* Through analysis of data collected at observation voyages and interviews we have reached the conclusion that there are several factors contributing to how the responsibilities are distributed. During the work on this paper we have mainly focused on Norwegian pilots and Scandinavian officers who use Norwegian pilots. This paper is based on theories about power, supremacy, self-presentation, othering and representation.

## Forord

Vi er fire nautikkstudenter ved Høgskolen på Vestlandet som har jobbet med denne bacheloroppgaven i løpet av 2017. Alle sjømenn vil møte på los i løpet av karrieren, og det å være forberedt på møte med los kan være viktig med tanke på sikkerheten. Ved bruk av litteratur og teorier fra blant annet kulturforståelse, operativ ledelse, sikkerhetsledelse og praktisk navigasjon 1 og 2, forsøker vi å få en bedre forståelse for hvordan ansvarsfordelingen mellom los og navigatør er på bro. For å belyse hvorfor denne oppgaven er samfunnsrelevant, brukes en rapport om skipsulykke, der grunnstøtingen inntraff etter at los var kommet om bord.

Vi vil rette en stor takk til vår veileder Bjarne Vandeskog, hans hjelp, tålmodighet og store engasjement har vært til god hjelp under arbeidet med oppgaven.

Losoldermann Henry Djupvik og hans kollegaer hos Kystverket, takk for all informasjon og videreformidling vi har fått, samt hjelp til observasjonsturer sammen med los. Tusen takk til alle informantene vi har hatt gleden av å intervju, uten dere hadde ikke denne oppgaven blitt til. Sist men ikke minst takk til alle på gruppen, for godt samarbeid og fine turer rundt om i landet.

# Innholdsfortegnelse

---

## Innhold

Sammendrag .....	3
Summary .....	3
Forord .....	4
Innholdsfortegnelse.....	5
1.0 Innledning .....	7
2.0 Bakgrunn .....	9
2.1 Sammendrag av lovverket	10
2.2 BRM på bro	11
2.3 Stillingsbeskrivelser	11
2.3.1 Los	12
2.3.2 Navigatør	12
3.0 Metode.....	13
3.1 Deltakende observasjonstur	13
3.2 Intervju	14
3.3 Utvalg av informanter	14
3.4 Gjennomføring av intervju	15
3.5 Informert samtykke og personvern	15
3.6 Dataanalyse	15
4.0 Litteratur og teori.....	16
4.1 Selvpresentasjon	16
4.2 Herredømme	17
4.3 Makt	18
4.4 Othering og representation	20
5.0 Funn og diskusjon.....	21
5.1 Uenighet om ansvar på bro	23
5.2 Hvem har con?	25
5.2.1 Navigatører har con	25
5.2.2 Los har con	27
5.2.3 Norske og nord europeisk navigatører	28
5.2.4 Øst europeiske og asiatiske navigatører	29
5.2.5 Type skip	31

5.2.6 Fart	32
5.3 Broteam	33
5.4 Avgjørelser	35
6.0 Konklusjon .....	40
7.0 Forkortelser og definisjoner .....	42
7.1 Forkortelser	42
7.2 Definisjoner	42
8.0 Litteraturliste .....	44
9.0 Vedlegg.....	46
Vedlegg 1: Losloven	46
Vedlegg 2: Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip	47
Vedlegg 3: Lospliktforskriften	48
Vedlegg 4: Stillingsbeskrivelse	50
Vedlegg 5: Intervju kaptein/styrmann	53
Vedlegg 6: Intervju los	55
Vedlegg 7: Informasjons- og samtykkeskjema	57

# 1.0 Innledning

Temaet for denne oppgaven er relasjoner mellom los og navigatør på bro. *Bridge Resource Management* (BRM) er et område som det stadig blir mer fokus på innenfor shippingen. Et område BRM tar for seg er samarbeidet på bro. Dette fører oss videre til hva som er problemstillingen for oppgaven: *Hva er ansvarsfordelingen mellom los og navigatør på bro.* Med denne problemstillingen vil vi forsøke å svare på hvordan relasjonene blir til, og hvordan denne ansvarsfordelingen skjer. Hvis man tenker seg en akse der los og navigatør står i hver sin ende, med hvert sitt ansvarsområde, der navigatør har ansvaret for framdriften av skipet og los har ansvaret for rådgivningen angående seilassen. Da vil man midt på aksen få en gråsoner der losen får navigatørens ansvar, og navigatøren tar av losens ansvar.

Med navigatør menes en person som styrer et skip, kan være kaptein, overstyrmann, 1.styrmann, 2.styrmann. Grunnen til fellesbetegnelsen av stillingene er for å bevare informantenes anonymitet. Til tider bruker vi kaptein istedenfor navigatør. Dette gjøres når det er nødvendig å skille kapteinens lederrolle fra navigatørens generelle rolle.

I det videre arbeidet tar vi utgangspunkt i Raymond Firths bok *Elements of social organization*, (1963 s. 77) hvor han skriver: "Responsibility ... has two aspects – *assumption* of responsibility by an individual, on whom falls the onus of ultimate decision; and *assignment* of responsibility of others who agree that he shall take his onus on himself." I mindre samfunn, som for eksempel på et skip, er det lederen som er tildelt dette ansvaret, og underforstått i dette ligger retten til å ta avgjørelser på vegne av det gjeldende samfunnet. Basert på denne beskrivelse av ansvar definerer vi ansvar som å ta en beslutning/avgjørelse, å få noe til å skje. Ansvar blir også kalt con, da con er å ha kontroll over skipets fremdrift, samt og ta avgjørelser angående seilingsrute og ror-ordre.

Oppgaven handler om fordeling av ansvar. I dagligtalen er begrepet todelt, og man kan enten vektlegge ansvaret for å få noe til å skje på riktig måte, til riktig sted og tid;

eller ta skylden dersom noe går galt. I denne oppgaven vektlegger vi kun den første betydningen. Spørsmål om skyld vil således ikke bli behandlet her.

Som sagt handler denne oppgaven om å forklare og forstå hvordan ansvaret fordeles når los er en del av broteamet.

Det er få studier å finne som omhandler samhandling mellom los og navigatør, men i en undersøkelse utført av Catherine Hetherington, Rhona Flin og Kathryn Mearns (2006) belyses viktigheten av samarbeid på bro. Undersøkelsen «*Safety in shipping: The human element*» (2006) tar for seg kommunikasjon mellom los og navigatører på bro, samt samarbeid dem imellom. Undersøkelsen til Hetherington et al, er igjen basert på en undersøkelse utført av *Canadian Transportation Safety Board*, der det kom fram at kommunikasjonsproblemer ofte kan føre til feil og ulykker. Dette har ført til mer fokus på BRM blant kanadiske navigatører. I tillegg til Canada har også andre flaggstater, der i blant USA, innsett viktigheten av samarbeid på bro. *The U.S National Transportation Safety Board (NTSB)* har derfor fremmet anbefaling om Bridge Resource Management trening for alle navigatører på skip som fører U.S flagg. (C. Hetherington et al. / *Journal of Safety Research* 37 (2006) 401-411)

Følgende episode, fortalt av en informant, illustrerer hvorfor ansvarsfordelingen er et interessant tema.

"Eg hadde et tilfelle nede i Kiel kanalen, kor me kom igjennom og rundet styrbord sving og kom inn i tett tåke, me så ikkje 10 meter en gang. Reaksjonen til losen var å dra i spakene, da gikk me i halv fart, 8 knop, og mista styringen. Så gav han en ordre til rormann, men det var jo stikk motsatt av det han skulle ha gjort! Då heiv eg losen bort og gav full fart samtidig som eg dro i roret motsatt vei, da ødela me ikkje propell og ror. Me klarte å thruste oss inn i midten av kanalen. Hadde me ikkje gjort det så hadde me gått rett inn i kanalkanten. Det var losen sin reaksjon, retningen me skulle var rett fram etter svingen. Det er mange sånne «kjekke» episoder." (Navigatør 7).

Denne historien beskriver hvordan det kan være å ha los om bord.



Temaet oppgaven tar for seg belyser en gråsoner i ansvarsfordelingen på bro, hvor to personer med ulike formelle posisjoner, som har ulike formelle oppgaver, skal samarbeide om navigeringen. Fra Statens Havarikommisjon for Transport ([www.aibn.no](http://www.aibn.no)) har vi innhentet en rapport om sjøulykke, der skipet Federal Kivalina grunnstøtte ved Årsundøya i 2008. Grunnstøtingen inntraff etter at los var kommet om bord, og man ser ut i fra rapporten at noen av de bakenforliggende faktorene blant annet var at brobesetningen ikke var tilstrekkelig forberedt og at broteamet ikke fungerte som forutsatt. I rapporten (Brennhovd, 2010), står det "Analysen av hendelsesforløpet. Gradvis økende kontrolltap [...] Mangelfull utveksling mellom losen og skipets brobesetning om planlagt seilingsrute og skipets egenskaper." En ser her at ved manglende ansvarsfordeling mellom los og navigatør, kan det føre til at man mister kontroll over situasjonen og navigeringen.

I de kommende kapitlene vil vi presentere; bakgrunnsmateriale i kapittel 2, og metode i kapittel 3. I kapittel 4 vil litteratur og teori bli presentert, og i kapittel 5 blir resultatene fra undersøkelsen presentert og diskutert, mens det hele avsluttes med konklusjonen i kapittel 6.

## 2.0 Bakgrunn

Det ble hovedsakelig søkt etter studier der andre har sett på relasjoner mellom los og navigatør. Etter som det viste seg å være lite forskning på det området, ble søkeområdet utvidet til underemner som kommunikasjon mellom los og navigatør, BRM, ulykker med los om bord.

Et av treffene var «*Safety in Shipping: The human element*», gjennomført ved University of Aberdeen. Denne publikasjonen inneholder undersøkelser utført av *The Canadian Transportation and Safety Board (CTSB)* der formålet med undersøkelsen var å kartlegge kommunikasjon og samarbeid mellom kaptein, vakthavende navigatør og los på bro. Ut i fra undersøkelsen kom det fram at kommunikasjonsproblemer ofte kan føre til feil og ulykker. En faktor som de foreslår kan være en medvirkende årsak til kommunikasjonsproblemene, er manglende

engelskkunnskaper. Selv om manglende engelskkunnskaper er et fundamentalt problem, kan misforståelsene i kommunikasjonen også forstås med manglende situasjonsbevissthet og dårlig samarbeid mellom kaptein, vakthavende navigatør og los. Hva samarbeid angår kom det fram i undersøkelsen at det ser ut som om det er relativt manglende verdsetting fra losene når det kommer til viktigheten ved samarbeid.

Videre ser vi på hva lovverket sier om losing, hva BRM går ut på, og stillingsbeskrivelse til los og navigatør. Først ut er lovverket.

## 2.1 Sammendrag av lovverket

Forholdet mellom navigatør og los reguleres av følgende lov og forskrifter: Losloven, forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip, og forskrift om losplikt og bruk av farledsbevis. Disse lovene er tilgjengelige i sin helhet på [www.lovdatab.no](http://www.lovdatab.no) og de er også lagt ved som vedlegg 1, 2 og 3.

Her presenterer vi et utdrag av de delene av lovverket som, slik vi ser det, er relevant for å forstå hvordan ansvaret mellom partene faktisk fordeles i praksis. I innledningen skrev vi at, med navigatør menes kaptein, overstyrmann, 1. og 2. styrmann. I lovdata blir kaptein omtalt som skipsføreren, mens navigatør blir referert til den som fører kommandoen i skipsførers sted, og også som navigatør.

Losloven definerer losens og navigatørens formelle ansvar som følger: Kapteinen har det overordnede og endelige ansvaret, mens losen veileder navigatøren. Utover dette sier loven at navigatøren skal legge til rette for losing, det vil si; gjøre klar radar, ha seilingsrute planlagt, og ha pilot card klart. Navigatør kan overlate kontrollen over skipet til los, så lenge los ikke erstatter skipets egne navigatører. Los skal være på bro under hele losingen.

I forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip, også kalt brovaktforskriften, presiseres det at navigatørene ikke fritas fra sine plikter selv om los er om bord. De skal samarbeide nært med los og hele tiden føre nøye kontroll med skipets posisjon.

Navigatør og los skal utveksle informasjon om seilingsrute, skipets karakteristika, vær og lokale forhold.

Til slutt kommer forskrift om losplikt og bruk av farledsbevis. Farledsbevis er et bevis som kan gis til navigatører dersom de har seilt effektivt i 3 år i området i løpet av de siste 5 årene. Beviset gjelder for skip med lengde opp til 150 meter, er skipet 150 meter eller mer kan Kystverket utstede farledsbevis dersom skipet anløper faste havner i området minimum to ganger per måned. Har man derimot farlig last om bord, må man ha los om bord uansett lengde på skipet.

Regelverket er hentet fra lovdata og brukes i oppgaven for å se på hva lovverket sier om hvordan ansvarsfordelingen mellom los og navigatør skal være.

## 2.2 BRM på bro

STCW stiller krav om at alle navigatører skal ha gjennomgått opplæring i BRM. Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet en felles emneplan for alle godkjente opplæringsinstitusjoner i Norge som holder BRM kurs i henhold til STCW konvensjonen. Denne emneplanen inneholder blant annet disse temaene; fordeling av roller og oppgaver, kommunikasjon på bro, verdier, holdninger og normer, beslutningstaking og kulturforståelse. Dette er temaer som er viktige for å forstå hvordan ansvarsfordelingen mellom los og navigatør er. Selve hovedformålet til BRM er å få broteamet til å bli bedre på å ta beslutninger med fokus på sikkerhet og effektivitet. Å kunne effektivisere alle som er delaktig i seilasen og redusere antall menneskelige feil. Læringsmålet med dette kurset er å kunne gjennomføre god ledelse på bro, og styrke tidligere kunnskaper.

## 2.3 Stillingsbeskrivelser

For å få en forståelse av hva navigatør og los skal gjøre mens de er om bord, har vi laget en generell stillingsbeskrivelse for navigatører. Grunnen til at vi ikke bruker en

formell beskrivelse fra et bestemt rederi, er at alle rederi har egne internbeskrivelser for hver stilling på bro. Vi har utarbeidet vår egen stillingsbeskrivelse fordi det ikke er relevant for oppgaven å ta med spesifikke arbeidsoppgaver, ettersom de vil variere etter navigatørens stilling om bord, og hvilken type fartøy det er. Stillingsbeskrivelsen er laget på bakgrunn av vår utdanning, og den arbeidserfaringen vi har. Som kvalitetssikring er beskrivelse fra rederi brukt, men etter ønske fra rederi er ikke denne publisert. Det er også blitt utarbeidet et sammendrag av losens stillingsbeskrivelse, der den originale beskrivelsen fra Kystverket er lagt ved som vedlegg 4.

### 2.3.1 Los

Losen skal på en sikker og effektiv måte lose fartøy han får tilvist innenfor de begrensningene statslosens sertifikater setter. Han er i tillegg pålagt å rapportere til tilhørende offentlige etater om losen skulle oppdage ulovligheter med et skip eller dets mannskap.

### 2.3.2 Navigatør

Navigatøren har ansvar for utarbeidelse og planlegging av rute. Den planlagte ruten godkjennes av skipsfører i forkant av seilas. Under seilassen skal navigatøren utføre en sikker navigering av skipet i henhold til vaktinstruks. Manøvreringer og peilinger ved hjelp av navigasjonsinstrumenter er noe av det som går inn under vaktinstruks. Navigatøren må også holde god utkikk til enhver tid under hele vakten. Skipsføreren er overordnet og har øverste ansvaret om bord. Er det noen som helst tvil mellom navigatørene, så er det skipsføreren som tar den siste avgjørende beslutningen. Selve utsagnet om at skipsføreren har "siste ordet" er tolkning av de lover og regler som står på Lovdata, og det faller også naturlig på skipsfører i å ha den siste avgjørende beslutning siden føreren har øverste myndighet og ansvar ombord ovenfor rederiet.

## 3.0 Metode

I dette kapittelet presenteres metodene som ble brukt under innsamlingen av data. For å finne svar på problemstillingen *hva er ansvarsfordelingen mellom los og navigatør*, ble det valgt kvalitative undersøkelsesmetoder med både observasjonsturer og åpne semistrukturerte individuelle intervju. Observasjonsturene ble gjort for at vi skulle få et innblikk i hvordan samhandlingen på bro mellom los og navigatør foregår. Turene ble bevisst gjennomført tidlig i prosessen, og var til hjelp i utformingen av intervjumalene. Intervju metoden, åpne semistrukturerte individuelle intervju, ble valgt for å gjøre det mulig for informantene å snakke fritt og gi dem muligheten til selv å komme med innspill. Validiteten i de innhentede data øker, og gir oss dermed muligheten til å finne den informasjonen som belyser hvordan ansvarsfordelingen egentlig er.

### 3.1 Deltakende observasjonstur

Vi fikk muligheten til å være med på to korte turer, som varte i om lag en time. På den første observasjonsturen var vi med los i losbåten og ut til et offshoreskip som skulle inn til kai. Under losingen ble det observert, stillet spørsmål knyttet opp mot ansvarsfordelingen og tatt notater. Los oppdraget ble avsluttet ved kai. Den andre turen gikk vi om bord mens skipet lå til kai. Der var vi i lag med mannskapet i fire timer før losen kom. Dette gjorde at vi ble kjent med navigatørene og dermed fikk se hvordan de forberedte seg til los oppdraget. Begge offshoreskipene hadde mannskap som var godt kjent i området.

Vår tilstedeværelse kan ha påvirket utfallet av observasjonene på forskjellige måter, men siden det ikke er uvanlig med tilskuere på bro, kan det tenkes at vår tilstedeværelse ikke hadde noe å si. Observasjonsturen sitt formål var å styrke vår kunnskap om hvordan et los oppdrag kan foregå.

## 3.2 Intervju

I tillegg til å observere samhandlinger mellom los og navigatør, gjennomførte vi 16 intervju, hvorav syv var med los og ni med navigatør. Intervjuene hadde to fullstendige sett spørsmål, ett til los og ett til navigatør. Disse intervjumalene er lagt ved som vedlegg 5 og 6. Valget bak denne undersøkelsesmetoden var for å gi informantene mulighet til å fortelle med egne ord hvordan ansvaret mellom los og navigatør fordeles. Intervjuene ble utført ansikt til ansikt. Dette ble gjort for å få et mer personlig bilde på hvordan ansvarsfordelingen mellom los og navigatør på bro er. Denne metoden gav oss data som er svært gyldige, og som derfor er relevante for å få svar på problemstillingen.

## 3.3 Utvalg av informanter

Utvalget av informanter var i utgangspunktet tilfeldig, men etter hvert som vi fikk flere informanter å velge blant, ble valget gjort strategisk ved å variere de geografiske områder og alder/ansiennitet. Med forskjellige geografiske områder mener vi da mennesker fra nord, sør og vest. For å se om våre forventninger om væremåten til mennesker fra disse landsdelene har noe å si på hvordan ansvarsfordelingen foregår, samt om det var forskjell på hvilke typer skipsfart som ble loset i områdene. Dette ble gjort for å øke sannsynligheten til å få tak i variert og relevant data. Faktorer som ble vektlagt var: alder og ansiennitet samt forskjellige skip og nasjonaliteter som ankommer norskekysten og har behov for los.

For å sikre bredde i dataene om navigatører intervjuet vi styrmenn og kapteiner fra forskjellige type fartøyer som offshoreskip, LNG-tanker og fartøyer som kom fra langfart. Da det er ulik størrelse på broteamene, tenkte vi det kunne påvirke behovet for los, samt hvordan navigatørene på de ulike skipene benytter seg av los. Alle navigatørene vi intervjuet har hatt los om bord i Norge. I tillegg har en del av dem erfaring med loser fra Europa og andre verdensdeler.

### 3.4 Gjennomføring av intervju

Totalt syv løser og ni navigatører ble intervjuet. Alle intervjuene ble gjennomført ansikt til ansikt for å få et mer personlig inntrykk av informanten, samt for å få en naturlig flyt i samtalen. Dette ble gjort fordi det er en mer naturlig og avslappende setting i forhold til det å skulle gjennomføre intervjuene på for eksempel Skype eller telefon, samtidig som man får en nærhet til informantene som gjør at de føler seg trygge på oss som intervjuere. Ved å gjøre det på denne måten kan det føre til at de forteller mer og ta seg bedre tid, enn hva de ville gjort dersom intervjuet ble gjort via andre tekniske hjelpemidler. Under intervjuene var vi som regel to fra gruppen, en som intervjuet og en som skrev notater. Sistnevnte supplerte med spørsmål hvis utdypning var nødvendig. Intervjuene fant sted i forskjellige omgivelser, som på de respektive informanters arbeidsplass og på høgskolen. Dette ble gjort etter informantenes eget ønske. Ved å imøtekomme dette ønsket, håpet vi å få informantene til å føle seg mer komfortable og på denne måten gjerne åpne seg mer. Lengden på intervjuene varierer etter hvor mye den enkelte informant hadde på hjertet.

### 3.5 Informert samtykke og personvern

For å sikre at informantene gav et informert samtykke til å delta i undersøkelsen, fikk de et informasjonsskriv som beskrev alle deres formelle rettigheter som at anonymiteten deres vil bli ivaretatt og at de hadde mulighet for å trekke seg fra intervjuet. Intervjuene ble tatt opp og opptaket vil bli lagret fram til november 2017. Samtykkeskjemaet ligger vedlagt som vedlegg 7.

### 3.6 Dataanalyse

Alle intervju ble analysert for å finne og sammenligne likheter og ulikheter. Disse funnene ble deretter vurdert opp mot hverandre for å se om det eksisterte uenigheter

om hvordan ansvarsfordelingen mellom los og navigatør foregår. Etter hvert som temaene ble identifisert, satte vi disse inn i en tabell for å danne oss et bilde på hvordan ansvarsfordelingen mellom los og navigatør er. Denne tabellen presenteres i kapittel 5 Funn og diskusjon. Med utgangspunkt i tabellen blir funnene presentert og diskutert enkeltvis.

## 4.0 Litteratur og teori

I innledningen skrev vi at denne oppgaven handler om å forklare og forstå hvordan ansvaret fordeles når los er en del av broteamet. I dette kapitlet presenteres de teoriene vi har anvendt i vår diskusjon av funnene.

### 4.1 Selvpresentasjon

For å forstå hvorfor mennesker fremstiller seg på den måten de gjør, kan det være nyttig å anvende teoretisk perspektiver fra Erving Goffman (1992) «Vårt Rollespill til Daglig» Han tar for seg hvordan mennesket spiller ulike roller i ulike sammenhenger. Ved hjelp av begreper og synsvinkler fra teaterverdenen, eksemplifiserer Goffman hvordan vi presenterer og forsvarer dette bildet vi gir av oss selv. Han sier at vi ønsker å gi andre et bestemt inntrykk, et bilde, av hvem og hvordan vi er. Når for eksempel en person hilser på nye mennesker, kan det tenkes at han vil at de han hilser på skal ha høye tanker om ham, eller at de skal tro at han har høye tanker om dem. Det kan hende at han ønsker å skape harmoni slik at et samspill mellom ham selv og de han hilser på kan finne sted, eller kanskje han ønsker det motsatte, skape usikkerhet, forvirre dem. Uavhengig av hvilke hensikter den som hilser måtte ha, så er det i hans interesse å kontrollere de andres adferd og måten de behandler ham på (s. 13).

Goffman sier at det er viktig å gi et godt første inntrykk, når man vet at den første interaksjonen man har med en gruppe er den første av mange. Et eksempel Goffman har på dette er fra enkelte lærere som sier



*"Du må ikke la dem få noe tak på deg, for da er du solgt. Derfor er jeg bestemt fra første stund. Når jeg hilser på en ny klasse, lar jeg dem straks forstå hvem som er sjefen. Du er nødt til å være så bestemt, for da kan du slakke litt på tøylene etter hvert. Hvis du starter forsiktig og så prøver å slå i bordet, vil de bare glane på deg og le." (s. 19)*

Hvordan måten los og navigatør presenterer seg på, og hvordan samspillet mellom dem påvirkes av første inntrykket de gir, vil vi ta for oss i kapittel 5 Funn og diskusjon.

Hvor mye en leder har å si kommer an på hvor overbevisende det han sier er. Goffman forklarer det på denne måten:

"En person som befinner seg i en maktposisjon eller lederposisjon kan også øke eller minske sin makt, alt etter hvor treffende og overbevisende hans ytre og manerer virker, men det er ikke dermed sagt at de dramatiske egenskaper nødvendigvis eller vanligvis utgjør fundamentet for hans posisjon."

## 4.2 Herredømme

Fordelingen av ansvar mellom los og navigatør er nødvendigvis et spørsmål om makt. Som tidligere nevnt fokuserer vi på at de aspektene av ansvar som har å gjøre med at det tas beslutninger, og at disse settes ut i livet. Å ta og å sette beslutninger ut i livet er et annet ord for å utøve makt (Vandeskog 2016). For å forstå hvordan disse to faktorene fordeler makten mellom seg, har vi funnet det hensiktsmessig å bruke en del teoretiske innsikter fra Max Weber (1979) «Makt og byråkrati». Det gjelder særlig hans teorier på begrepene herredømme, makt, legitimitet og tillit. Webers teorier kan anvendes til å beskrive hvordan noen får mer makt enn andre, eller hvorfor enkelte har mer å si når det gjaldt å ta avgjørelser. Herredømme er med andre ord forklaring på hva som gjør situasjonen legitim. "Både hos dem som hersker, og den som beherskes pleier snarere herredømmet å ha en dypereleggende støtte i form av rettsgrunner, dvs. grunner for at herredømmet er legitimt." (Weber M. (1979) s.91)

Weber definerer hvordan og hvorfor en part kan bestemme over en annen part, i en gitt situasjon. Denne definisjonen omtaler Weber som forskjellige former på herredømme. Weber uttalte seg slik:

"Herredømme – dvs. sjansen for å finne at en bestemt befaling adlydes – kan bero på forskjellige motiver for å føye seg. Herredømme kan grunne seg på sløvt vanegjengeri, eller ha en rent følelsesmessig begrunnelse, ved at de som er under herredømme, har en rent personlig tilbøyelighet til å lystre."  
(Weber M. (1979) s.91)

Weber identifiserer tre forskjellige former for herredømme. Det er sjeldent at det bare er en kilde til en persons herredømme. I de fleste tilfeller blander flere kilder seg sammen. I boka «Fartøyledelse og kontroll av skipets drift» blir Weber sin teori på herredømme belyst i en maritim sammenheng, noe som gjør det enklere å forstå hvordan herredømme er knyttet opp mot ansvarsfordelingen på bro.

"*Legalt herredømme* - personer som, ofte på bakgrunn av sine kunnskaper og erfaring, nyter spesiell tillit fra sine medarbeidere. Denne personen kan finnes blant hele mannskapet og kan også være en av lederne. Disse har som regel lang fartstid på og god kjennskap til fartøyet og traden. *Tradisjonelt herredømme* - Autoritet gitt til person eller stilling fordi det alltid har vært slik og at det fungerer bra og bør fortsette. *Charismatisk herredømme* - enkelte mennesker har en personlighet som gjør at folk følger dem og lytter til deres uttalelser." (s.146, Rolf Hagerupsen, kap 5, i «Fartøyledelse og kontroll av skipet»)

## 4.3 Makt

For å forstå hvorfor losene sier det de gjør, og for å få forståelse for hvordan ulike folkegrupper forholder seg til autoriteter, bruker vi Vandeskog (2016). Han skriver blant annet at har man makt over andre, kan man få ting man ønsker skal skje, til å skje. Han sier at

"Alle mennesker ønsker noe makt, i den forstand at de ønsker å ta egne beslutninger, og å oppnå «ting» som de verdsetter. Noen mennesker ønsker

lite makt, og liker at andre mennesker har makt over dem, så lenge de mektige er snille. Andre mennesker ønsker mye makt over andre, og kan gå langt for å få slik makt. Svært mange konflikter mellom mennesker oppstår fordi man er uenige om hvordan makten skal fordeles." (s. 196)

Vandeskog skiller mellom to typer makt; instrumentell makt som handler om å få konkrete ting til å skje, som for eksempel bruk av los i områder dette er lovpålagt. Hvis en kaptein nekter å ta los om bord, kan myndighetene pålegge rederiet kraftige bøter, som kan føre til at kapteinen får sparken. Symbolsk makt derimot "... handler om å få andre mennesker til å forstå verden på samme måte som en selv ..." (s. 196). Sett opp mot eksempelet over ville man med bruk av symbolsk makt, istedenfor å tvinge kaptein til å gå med los ved å pålegge rederiet bøter, heller forklart for kapteinen hvorfor det er fornuftig å ha los om bord, og dermed fått han til å forstå verden på samme myndighetene. (s.195-196).

Under oppveksten vår tilegner vi oss forskjellige kulturelle forestillinger. Disse forestillingene hjelper oss med å forstå verden, slik vi er lært opp til å forstå den. I noen kulturer er de oppdratt til å være underdanige ovenfor autoriteter. Vandeskog skriver

"Hvis man er vokst opp med den holdningen at det er riktig å være underdanig og lydig overfor autoriteter, og å la være å si sin egen mening til autoriteter [...], da vil disse «holdningene og verdiene» [...] nødvendigvis også påvirke hvordan man arbeider om bord". (s.193)

Dette blir brukt i oppgaven til å forstå hvorfor losene sier det de gjør.

Vandeskog (s. 190) skriver også om 12 ulike dimensjoner som Hall, Hofstede og Trompenaars har identifisert. Disse dimensjonene beskriver store forskjeller som folkegrupper kan variere over, og en av disse dimensjonene handler om maktdistanse.

"6. Maktdistanse. I alle grupper er det mennesker som har mer makt og innflytelse enn andre. I noen grupper aksepterer man at denne forskjellen eksisterer og at den kommer tydelig til uttrykk. Det kan bety at de liker at noen har mer makt enn andre og at de med makt også tar mer ansvar. Men det kan også bety at de ikke liker det, men aksepterer det fordi det ikke er mulig å forandre det. I andre grupper liker ikke medlemmene at det er slike forskjeller

og ønsker å gjøre forskjellene så små som mulig og så lite synlig som mulig. Blant nordmenn er den siste oppfatningen mest vanlig, mens de fleste filippinere aksepterer at det er store maktforskjeller." (s. 191 og 192)

Ut i fra denne beskrivelsen av hvordan forskjellige folkegrupper forholder seg til mennesker med mer makt og innflytelse, kan vi forstå hvorfor losene sier at filippinere har så stor respekt for losene.

## 4.4 Othering og representation

For å forklare hvordan los blir tatt imot på, og inkludert/ikke inkludert i bro teamet, vil vi bruke blant annet *Othering* og *representation*, dette er hentet fra boken «*Intercultural Communication*» av Adrian Holliday, Martin Hyde og John Kullman (2010). *Othering* er en måte å få fremmede/andre til å fremstå som "ikke en av oss", en som er utstøtt/uønsket. Istedenfor å prøve å forstå hvem den fremmede er, er det lettere å bare anta at den fremmede er på en bestemt måte, basert på inntrykk man har fått gjennom tidligere erfaringer med dens «gruppe», eller andres meninger/fordommer om gruppen (Holliday 2010, s. 23). Man velger også å se på dem som mindreverdige og uten respekt, istedenfor å se på personen som en som har følelser og ideer. *Othering* kan også forstås som «*Images of the other*», det vil si hvordan våre fordommer interferer med hvordan vi oppfatter- og kommuniserer med hver andre (s. 141). I oppgaven brukes dette for å se på hvordan navigatørene tar imot los.

I denne boken finner vi også *representation* (Holliday 2010 s.185-233) som forklares med hvordan vi mennesker fremmedgjør "de andre", ved å kategorisere dem i grupper basert på forventninger/fordommer som vi allerede har til denne gruppen. Hampson (sitert i Holliday 2010 s. 189, forfatters oversettelse) beskriver den prosessen som er involvert i identifisering og kategorisering av menneskers oppførsel. Denne prosessen er iøynefallende når man tar i betraktning hvordan vi fremmedgjør mennesker som er forskjellige fra oss selv. Holliday skriver også om hvordan Gandy poengterte det. (s.189) Vi kategoriserer de menneskene vi tror er forskjellige fra oss selv i kategoriske systemer som er mindre rikholdig enn det

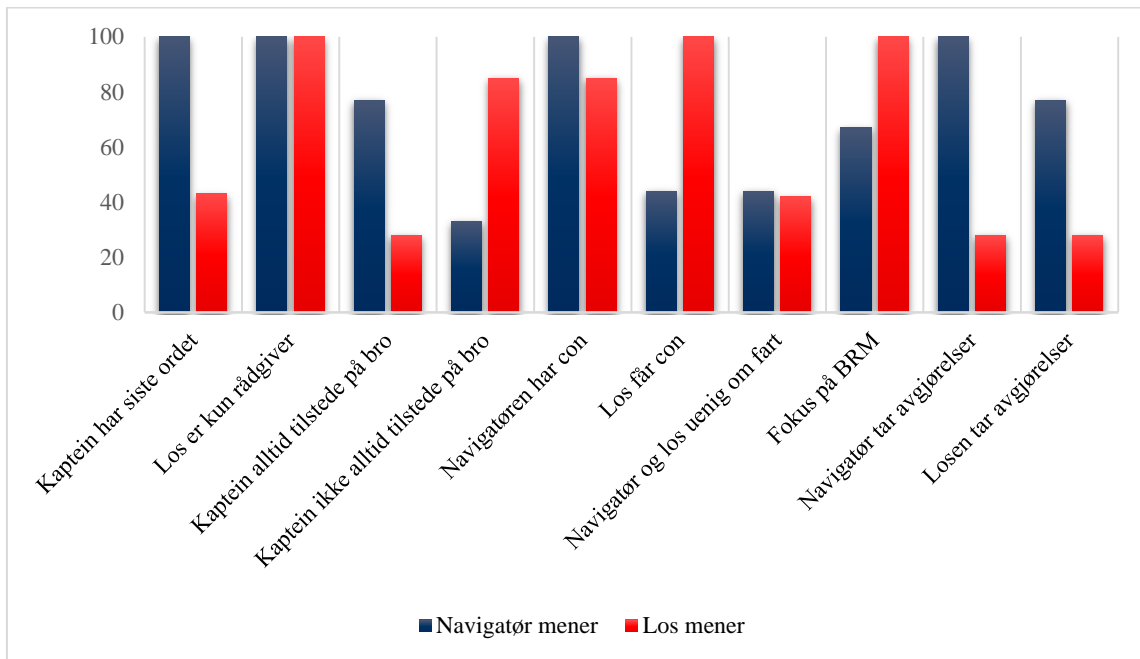
systemet vi bruker på mennesker som er mer lik oss selv. Etter at vi har kategorisert person 1 som et medlem av en bestemt gruppe, vil den kategoriseringen påvirke hvordan vi forventer at person 1 skal oppføre seg ut i fra de forventningene/fordommene vi har til den gruppen. En person som oppfører seg på samme måte som person 1, men som kommer fra en annen gruppe, vil bli kategorisert annerledes enn person 1, fordi forventningene/ fordommene vi har til gruppen den andre personen kommer fra, er forskjellige fra forventningene/ fordommene vi har til gruppen person 1 kommer fra.

Moscovici (sitert i Holliday 2010, s.190-191, forfatters oversettelse) som er kreditert for å ha introdusert konseptet «sosial representasjon», dokumenterte hvordan forhold brukt i psykologien, spesielt innenfor psykoanalysen og psykoterapien, ble brukt av franskmenn til å beskrive og forklare hverdagslig oppførsel og hendelser. I følge Moscovici er sosial representasjon produktet av en hel rekke detaljeringer og endringer som skjer over en viss tidsperiode, og som er ervervet gjennom generasjoner. Alle klassifiseringssystem, alle bilder og alle beskrivelser som sirkulerer i et miljø, antyder at det er en link til tidligere system og beskrivelser. En stratifisering i det kollektive minnet og en reproduksjon i språket, som ugjenkallelig reflekterer fordoms kunnskap, og som bryter grensene for nåværende informasjon.

## 5.0 Funn og diskusjon

I det kommende kapittel presenteres og diskuteres funnene fra undersøkelsene. Man kan tenke seg en akse der los og navigatør står i hver sin ende, der de har hvert sitt ansvarsområde. Navigatør har ansvaret for framdriften av skipet mens los har ansvaret for rådgivningen angående seilassen. Midt på aksen er det en gråsone der losen får navigatørens ansvar, og der navigatøren tar av losens ansvar. Faktorer som bidrar til dette blir i løpet av dette kapittel presentert. Fra dataanalysen har vi funnet et overordnet tema. Det er hvordan los om bord på ulike skip får mer eller mindre ansvar, eller con som vi kaller det i denne oppgaven. Faktorer som påvirker hvordan los får con blir beskrevet etter hvert som funnene blir diskutert. Som nevnt samlet vi inn intervjudata fra både loser og navigatører. Fra de innsamlede data er det spesielt to forhold som er utfordrende: For det første sier navigatørene at de

alltid har con, men hvis los spør om å få con, får de det. På den andre siden sier losene at de alltid får con, mens de også sier at navigatør har con. Vi vil se nærmere på disse motstridende påstandene etter hvert som funnene blir presentert, men det kan kort forklares med at los er om bord på ulike skip, med navigatører med forskjellig nasjonalitet. For å visualisere uoverensstemmelser mellom los og navigatør, vil vi framstille funn, sammen med noen faktorer som påvirker dette, i et diagram.



Figur 1. Uoverensstemmelser i ansvarsfordelingen.

Diagrammet over viser hva navigatørene og losene selv sier at ansvarsfordelinger mellom los og navigatør er. Flere av funnene er motstridende, som for eksempel så sier los at de alltid har con samtidig som at de sier at navigatør har con, og det samme sier navigatørene. Siden det er flere sider ved et og samme funn, viser diagrammet ti funn mens det i realiteten er syv funn. Con utgjør ett funn, avgjørelser ett, og tilstedeværelse ett. De andre funnene er ment å være enkelt funn. Verdiene i diagrammet er gitt i prosent, dette ble gjort for å gi best fremstilling av de viktigste funnene som ble gjort i intervjuene. Alle loser er lik 100 %, og alle navigatører er lik 100 %. Poenget med diagrammet er ikke å oppnå nøyaktighet, men å danne et grovt bilde på hvordan informantene hevder at ansvaret fordeles. Videre i kapitlet ser vi på hva som er årsakene til hvordan ansvarsfordelingen er som de sier at den er.

## 5.1 Uenighet om ansvar på bro

Blant dem vi intervjuet kom det frem at det er en uoverensstemmelse mellom hva losen og navigatøren sier om hvem det er som sitter med det endelige ansvaret. I intervjuene sier los 7:

"I praksis tar vi avgjørelsene, i teorien er det kapteinen som skal ta avgjørelsen. Men vi gir råd som blir fulgt, når det gjelder manøvrering og da blir det fulgt hvis det er meningen at det er vi som skal gjøre jobben".

Navigatør 6 sier:

"Losen tar ikke noe avgjørelse. Han er en rådgiver og har gitt tillitt til å gi instruks, instruere rormann og har kontroll på taubåter. Tar avgjørelser på seilas, men kaptein har kontroll. Losen må gi ror ordre og må følge med på leia. Skipperen må følge med uansett".

At en skipsfører tar den endelige avgjørelsen om bord strider ikke mot noe kjent regelverk. Tvert imot, regelverket forutsetter dette og er utformet deretter. Dersom skipsfører forlater bro for å gjøre andre oppgaver, avtaler han dette med losen samt at han overlater kommandoen til en navigatør. Men når navigatørene også forlater bro, blir losen stående alene og man har da i realiteten et skip uten kommando. Los 5 sier at:

"Det hender at de gjør andre ting, så av og til er los alene. Los har aldri kommando, så går de fra bro, har de et skip uten kommando. Går som regel fint, men skal jo være to i tilfelle en sovner."

Dette avviker fra losloven i forhold til hvordan det fungerer i praksis. (Losloven 2014) "§7. skipsførerens plikter ved losing [...] skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, kan overlate kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering til losen. Losen skal i slike tilfeller ikke erstatte noe av fartøyets navigatører. " Av dem vi har intervjuet sier noen losere at de finner seg i å være alene på bro mens andre losere vil ha brobesetningen med seg hele tiden, spesielt i trangt farvann og med nedsatt sikt. Los 7 sier:

"Det er helt i orden å være alene på bro, spesielt i seilaser i fjorder hvor det er god plass. Men skal vi passere et område hvor det er trangt, som inn til Sauda, så forlanger jeg at de skal være i styrehuset. De avtaler med meg hvis de går. "

De fleste losene har opplevd at de blir stående alene på bro under losing, mens navigatører går og gjør andre oppgaver som i noen tilfeller var avtalt og andre ganger ikke. Det kommer ikke frem blant navigatør-informantene at de lar losen stå alene. Grunnen til det kan være at alle navigatør-informantene våre er av nordisk opprinnelse i norsk farvann og vet derfor hvordan standarden skal være.

Når losen kommer opp på bro, blir seilassen ofte gått igjennom og båtens data blir også gjennomgått ifølge informantene. Andre ganger gjør bare losen seg klar etter sine faste rutiner uten noen form for møte eller gjennomgang av det som skal skje framover sammen med brobesetningen. Utdelingen er nok størst med utenlandske navigatører som ikke behersker engelsk slik at de kan gjøre seg forstått ovenfor los, som igjen gjør at navigatøren blir satt til side. Ut i fra intervjuene fra los ser vi at språkproblemer fører til at los tar avgjørelsene. Losen vet til enhver tid hva som skal skje og kjører derfor sitt løp, så lenge kapteinen ikke kommenterer noe på at losen overtar.

En forklaring på at navigatørene sier at de sitter med ansvaret, kan være at de vil framstille seg som viktige for å opprettholde sin stolthet, og ikke være den som bare står og ser på. Rent juridisk er det slik at navigatøren sitter med ansvaret og bør derfor til enhver tid passe på at losen gjør sin jobb. At en los sier det er de som sitter med ansvaret kan begrunnes med det de har sagt i intervjuene at de kommer med instruksjoner under seilassen som automatisk blir fulgt. De viser med hele sin væremåte og det de sier, at dette kan de og tar derfor mer ansvar enn det de formelt skulle gjort.

I intervjuene sier losene at det er viktig å ikke vise sin nervøsitet, for da kan de miste tilliten fra navigatørene og skape usikkerhet på bro. Det er nok menneskelig å skryte på seg litt ekstra i forhold til det som faktisk er sant for å vise yrkesstolthet, men ikke minst for å få erkjennelse av andre at en er dyktig og mestrer sin oppgave. Los 5 begrunner sin væremåte med at:

"Noen ganger redd/nervøs, kan få litt puls, men viser det ikke. Det verste en los kan gjøre er å vise at han er nervøs, da blir alle nervøse. Et helvete å oppleve, nervøsitet fører til ulykker. Har opplevd å miste maskin under kraftig vind. Inni hodet ditt forestiller du deg det verste, ser for deg avisoppslagene.



Da må man forholde seg rolig, sier da: `calm down, let go poop anchor`. Viser utad at han har full kontroll."

## 5.2 Hvem har con?

Et av de overordnede funnene i våre intervjuer er hvem som i praksis har con, og med con mener vi den som har kontroll over skipets framdrift. Som det står i innledningen, blir ansvar også kalt con i denne oppgaven, da con er å ha kontroll over skipets framdrift samt å ta avgjørelser angående seilingsrute og ror-ordre. I figur 1 står det at los sier at de alltid har con samtidig som at de sier at navigatør har con, og det samme sier navigatørene. Videre i kapittelet ser vi nærmere på faktorene som påvirker denne fordelingen av con.

### 5.2.1 Navigatører har con

Som vi ser ut i fra figur 1, så sier navigatørene at de alltid har con, men de sier også at los har con. Faktorer som bidrar til at navigatørene motsier seg selv, er blant annet området navigatørene seiler i og hva slags type skip det er. Navigatørene som ble intervjuet var skandinaver som jobber på norske skip. Fordi de seiler i det samme farvannet hele tiden, mener de selv at de ikke har behov for los, og gir derfor ikke losen con. Hvis navigatøren skal til en kai han eller hun har seilt inn til tidligere, er det forståelig at dette bidrar til at navigatøren er mer selvstendig i sine egne avgjørelser. Losen sine råd blir dermed mindre verdt, ettersom navigatøren har den informasjonen han eller hun trenger. "Om du har kjørt 200 ganger hjem fra byen, så gang nummer 200 må du ha kjøreskolelæreren med deg, for at loven sier det." (Navigatør 2) Selv om navigatørene mener at de kjenner farvannet godt og dermed burde vært fritatt fra å ha los, må de på grunn av lospliktforskriften ha los om bord, med mindre de har farledsbevis. I kapittel 2.2, står det i sammendraget av lovverket hvilke faktorer det er som påvirker hvem som må ha los om bord. En av disse faktorene er farledsbevis, dette beviset kan gis til navigatører dersom de har seilt

effektivt i 3 år i området i løpet av de siste 5 årene, samt at farledsbeviset gjelder for skip med lengde opp til 150 meter.

Videre ser vi at losloven og forskriftene kan gi rom for tolkning av lovverket. I losloven står det at kapteinen eller vakthavende navigatør kan overlate kontrollen med fartøyet til losen, mens det i brovaktsforskriften står at losens nærvær ikke fritar kaptein eller vakthavende navigatør for deres ansvar. Denne gråsonen er en faktor som kan gi rom for misforståelser og uenigheter om hvem som har con. Uklarheten i lovverket kan åpne opp for at losen og navigatøren kan løse oppgaven med å samarbeide på mange ulike måter.

Noen av navigatørene som ble intervjuet jobbet på skip som frakter farlig last. På disse skipene må de alltid ha los om bord i lospliktige farvann. Selv om de må ha los, så er det navigatørene som har con og losen er rådgiver. I § 3 i lospliktforskriften (vedlegg 3) står det hvilke skip som må ha los om bord i lospliktige farvann.

De gangene navigatøren lar los få con, er når de har vært i utlandet. Dette fordi losen i utgangspunktet er godt kjent i området og er derfor best egnet til jobben. Andre ganger er det fordi los har spurt om å få con fordi losen har hatt lite erfaring med den type skip og har ytret et ønske om å få prøve å manøvrere skipet. Det fikk los selvsagt lov til. (Navigatør 4) Her får vi en gråsoner hvor det er uklart hvem som har con og hvordan ansvarsfordelingen foregår. Goffman (1992, s. 13) framstiller samspillet mellom to personer på denne måten:

"Han ønsker kanskje å sikre seg en viss grad av harmoni, slik at et samspill kan finne sted [...] Uansett hvilke spesielle hensikter vedkommende har og hvorfor han har disse hensikter, vil det være i hans egen interesse å kontrollere de andres atferd, spesielt den måten de behandler ham på"

Farledsbevis, last- og størrelse på skip, losens ønske om å manøvrere, og geografisk område er avgjørende faktorer på hvorfor navigatøren sier at de selv har con og hvorfor de noen ganger lar los få con. Ser videre på hvilke faktorer det er som gjør at losen sier at det er de som har con.

## 5.2.2 Los har con

Losen sier at de alltid har con, pluss at de sier at av og til så har navigatør con. En av faktorene er at mange av skipene de kommer om bord på ofte er utenlandske skip med utenlandske navigatører. Mange av disse skipene har ofte vært ute på lengre seilaser, så når los endelig kommer om bord går broteamet og gjør andre oppgaver. "Ofte når du kommer på broen, kollapser det eksisterende broteamet. Kapteinen går på pc, styrmann går og gjør sjekklister, kartrettelser. Så står du der helt alene, av og til forsvinner de." (Los 4) Det at navigatørene går og gjør andre arbeidsoppgaver, sitter på Skype, spiller på mobilen eller de forsvinner fra bro, strider mot losloven, se kapittel 2.2. En los har dette å si: "På lastebåt der er de glad for å se deg, hvis de har vært ute og slingret i dårlig vær, da detter de helt sammen, broteamet går i hvilemodus. Da overtar losen alt." (Los 6). Her kommer det tydelig frem at ansvaret ligger hos losen.

Losene hevder i intervjuene at nasjonalitet, da spesielt russere og navigatører fra den 3.verden, overlater som regel skipets con til los. Er det greie værforhold og de befinner seg i åpent farvann, kan losen si at det ikke er noe problem for dem at navigatørene går å gjør andre oppgaver som de avtaler med los. Når de kommer til trangere farvann vil los ha romann og eventuelt utkikk på bro. For at losen skal få navigatørene til å gjøre som los vil, bruker de det man gjerne kaller symbolsk makt. En måte å forstå dette på er ved hjelp av Vandeskogs teori om symbolsk makt som handler om å få andre mennesker til å forstå verden på samme måte som en selv. Ut ifra dette kan vi tolke det som skjer på bro mellom los og navigatør, som at losene ved å gi bro teamet "lov" til å kollapse, til gjengjeld får con. Los får seile sin egen rute og får ta alle avgjørelsene angående navigeringen.

"Losen kommer om bord for å heve sikkerheten, verdier og miljø. Det som faktisk skjer er at los overtar hele ansvaret, gjør det de vil, crew slapper av. Skulle det skje noe og los har ansvaret, er det fortsatt kapteinen som får skylden." (Los 1).

### 5.2.3 Norske og nord europeisk navigatører

En del av los-informantene påstår at kulturelle forskjeller har store innvirkninger på hvordan loser forholder seg til navigatørene fra forskjellige nasjoner. Disse losene hevder at navigatører fra Norge, Skandinavia og Holland er kjent for å være tilstede på bro, ha liten respekt for los og vil selv ha con. Losene sier at navigatørene mener at de kjenner området og har derfor ikke behov for los. *"Stor forskjell på hvem en kommer til! Nordmenn har gitt uttrykk for at det er unødvendig med los, vil gjøre alt selv, los ikke ønsket. Helt greit for los det, men han er der på grunn av juridisk lov. Står da på bro og overvåker seilassen. Går bra etterhvert. Dansker, svensker og hollendere er erfarne på norskekysten (noen) synes de er best, ønsker ikke los."* (Los 3).

Som nevnt er nordmenn alltid til stede på bro, los 6 sier "Det er ingen som har så liten respekt for autoriteter som nordmenn." Dette fører til at i det øyeblikket losen ankommer broen og hilser på broteamet, blir losen skjøvet til side. Navigatørene ønsker ikke å miste makten de har på deres bro, og sikrer seg denne makten med å plassere losen i en stol med en kopp kaffe.

*"Av og til går du om bord i båter der du aldri får noen con, de vil gjøre alt selv, da får du utlevert en kopp kaffe og så må du helst være stille, sier ikke noe med mindre han ser at det holder på å gå galt, hvis kapteinen sier klart og tydelig at jeg ønsker å seile inn i havn selv, men jeg ønsker at du skal si fra hvis det holder på å gå gale, los kan ikke bli sur å forlate broen, må alltid være tilstede."* (Los 4)

Her ser vi at navigatørene ikke inkluderer losen i bro-teamet, og faktisk går så langt som å skyve losen ut ved å henvise dem til en stol. Slik ekskludering har mange likhetstrekk med *othering*. Ved å underkue losen på denne måten, viser navigatørene tydelig hvem det er som har con. I kapittel 4.5 beskrives *othering* som en måte å få noen til å fremstå som "ikke en av oss", en som er utstøtt/ uønsket. Istedenfor å se på en person som en som har følelser og ideer, så velger man å se på dem som mindreverdige. I denne oppgaven knyttes *othering* opp mot hvor godt losen blir inkludert i broteamet.

Det er ikke bare navigatørene som spiller en rolle når los ankommer bro, det gjør losene også. Losene prater om hvordan de fremstiller seg selv når de kommer opp på bro og hilser på navigatørene. En av losene sier at han som los bevist bruker å være litt ekkel (Los 4). Som det står skrevet i kapittel 4.2, så tar Goffman for seg hvordan mennesker fremstiller seg selv og hvordan man spiller forskjellige roller i ulike situasjoner.

#### 5.2.4 Øst europeiske og asiatiske navigatører

En annen faktor som medvirker til hvordan ansvarsfordelingen mellom los og navigatør er, og som gjør at los får con, er skip med utenlandske navigatører. Losene hevder at på disse skipene får los ofte con, og losens tilstedeværelse blir satt pris på. Skip med øst europeiske eller asiatiske navigatører, har en helt annen holdning til los enn det navigatører fra Nord-Europa har.

"De aller fleste båtene som vi loser er jo asiater og østeuropeere. Og de har en annen kultur for dette med los og autoriteter om bord, og derfor trur jeg også at de ofte legger seg helt på ryggen der, at ja, losen er om bord og han tar over. Det er nok en god del kultur inni dette." (Los 2)

Fra kapittel 4.3 kan vi ut ifra Vandeskogs (2016) forklaringer om kulturelle forestillinger, forstå det los sier med at i noen kulturer er de oppdratt til å være underdanige ovenfor autoriteter. (s. 193) Vi ser også i det kapittelet, hvordan forskjellige folkegrupper forholder seg til mennesker med mer makt og innflytelse. Vandeskog skriver om 12 ulike dimensjoner som beskriver store forskjeller som folkegrupper kan variere over. Noen grupper aksepterer at noen mennesker har mer makt enn andre, og at denne makten kommer til uttrykk. Ut i fra dette kan vi forstå hvorfor losene sier at filippinere har så stor respekt for los. Som sagt så sier flere av losene i intervjuene at på utenlandske skip har navigatørene veldig stor respekt for los, og da spesielt navigatører fra den tredje verden, der er los Gud om bord. På disse skipene må los være forsiktig med å ikke fornærme/gjøre det ubehagelig for navigatørene, los må skjønne at når han kommer om bord, så tør ikke en filippiner å si så mye til losen. Los 4 sier:

"Er rormann fra tredje verden må du sørge for at han ikke er redd deg. Ta gjerne litt rundt han, spør hvordan det går hjemme, må ikke komme i en situasjon der han er redd deg. Han må tørre si ifra hvis du har sagt feil ror ordre, styrbord istedenfor babord. Må ha godt forhold til rormannen."

Los 7 har dette å si om hvordan han forholder seg til filippinere hvis det skulle skje en misforståelse:

"At jeg sier styrbord men så blir det babord. Men jeg kan jo også si galt, å si sving styrbord men så mente jeg babord. Og da er det om å gjøre å ikke være ubehagelig, for en filippiner å kjeft på han, da mister han ansiktet, og det gjør vi ikke. Da må vi spøke og le litt. De har så æresfølelse, så de gjør aldri det igjen."

Mye av informasjonen som ble samlet inn fra informantene, viser en stor variasjon i hvordan samarbeidet på bro foregår. Har man med russere og italienere og gjøre, må man ifølge losene forholde seg til dem på en helt annen måte enn det man må med filippinere. Ut i fra beskrivelsen av *representation* i kapittel 4.5 kan vi tolke det slik at losenes måte å forholde seg til navigatører fra andre land, kan bero på losenes forventninger/fordommer til mennesker fra de respektive navigatørers hjemland. Los forventer å få con på skip med navigatører fra for eksempel Filippinene, da filippinere, blant våres los informanter er kjent for å være underdanige, de ser på los som Gud.

Vi ser videre på to forskjellige fremstillinger av hvordan og hvorfor enkelte personer får mer makt enn andre. Den første fremstillingen er av Weber. (1979, s. 74)

"Herredømme kan opptre i høyst forskjellige former når det oppfattes i en helt generell betydning, som makt – altså som mulighet for å påtvinge andres atferd ens egen vilje." Goffman. (1992, s. 76) fremstiller det på denne måten:

"En person som befinner seg i en maktposisjon eller lederposisjon kan også øke eller minske sin makt, alt etter hvor treffende og overbevisende hans ytre og manerer virker, men det er ikke dermed sagt at de dramatiske egenskaper nødvendigvis eller vanligvis utgjør fundamentet for hans posisjon."

Ut ifra disse to fremstillingene av hvordan og hvorfor enkelte får mer makt enn andre, ser vi at om losen ved å opptre bestemt/markere seg, får større innvirkning på

avgjørelser, og vil til en viss grad definere ansvarsfordelingen og hvem som har con. En av losene sier at når du kommer om bord, kommer du som en ressurs, en myndighetsperson og da må du ta garderoben.

"Av og til så får du beskjed om at du skal holde deg unna, italienerne spesielt så får du beskjed om at I fix, I fix, da fikser de det selv. Da går de igjennom voyageplan, de mente de ikke hadde gjort det, de har ikke fortalt los hva de skal gjøre. De har fortsatt å prate italiensk, da bruker jeg å gå bort til kapteinen å si: Snakk engelsk. Hvis ikke rapporterer jeg deg. Som en dommer, må markere seg. Kan ikke komme om bord der å bare sitte å drikke kaffe, da kan likså godt bestemor reise om bord. Må ta styringa, det forventes at du skal ta styringa, spesielt med mennesker fra tredje verden. De liker ikke kai, de liker ikke havner, de liker å seile midt uti havet."

(Los 4) Som vi ser i intervjuene med losene, så spiller fordommer en stor rolle når det kommer til hvem som får con, og ut i fra boken *Intercultural Communication* (2010, s 141), forstås «Images of the other» hvordan våre fordommer interferer med hvordan vi oppfatter- og kommuniserer med hver andre. Når los kommer om bord på et skip med russiske navigatører, vil fordommene losene har mot denne folkegruppen, være med på å bidra til at los kommer om bord med en holdning som utstråler makt, og som dermed gjør at los automatisk får con. Navigatørens holdning til los, og losenes forventninger/fordommer til de forskjellige navigatørers nasjonalitet, er medvirkende faktorer til at los får con, og bidrar til gråsonen i ansvarsfordeling. Videre i neste kapittel ser vi på hvorfor og hvordan type skip er avgjørende faktorer for hvem som har con.

### 5.2.5 Type skip

Når det kommer til ulike typer skip der los får con eller ikke con, så er los informantene enige om at på LNG og cruiseskip er alt etter boken. Dette gjelder til dels også på offshorebåter. På LNG og cruiseskip har de store broteam med stort fokus på BRM. (BRM blir presentert i et funn i kapittel 5.6.) Det vil si at de har en klar

rolle- og ansvarsfordeling, har høye krav til kommunikasjon og en god fordeling av arbeidsoppgaver. På disse skipene får ikke los con. Los er om bord som rådgiver, er godt integrert i broteamet og navigatørene hører på los.

"Cruisebåter er veldig proffe og ryddige, der får man pilotcard med en gang man kommer om bord og det er full gjennomgang av båten og forklarer alt som er viktig- de forteller hvem som skal seile- det er veldig ryddig- god kommunikasjon og de er glad for å ha deg der." (Los 6)

Som nevnt tidligere i kapittelet, er mange av skipene som losene kommer om bord og får con på utenlandsk skip. Dette er ofte bulkskip der mannskapet kommer fra Kina og land i den tredje verden. For mange av disse navigatørene skorter det på engelskkunnskapene og gjerne litt i forhold til utdanningen.

"Den vanlige gamle bulk flåten er nok de som kommer lengst bak. De kommer nok lengst bak både på broteamt og på folkene i forhold til språk og i forhold til gjerne litt på utdanningen også. Alle har vel likt i bunn men der ser vi en god del forskjeller" (Los 2).

## 5.2.6 Fart

Hvis det forekommer uenigheter på bro under losing er det som oftest hvor mye fart de skal gå med. Losen er den som har minst hemninger i slike situasjoner og holder farten så langt det lar seg gjøre. Los 6 forteller "Kan bli uenigheter om fart hvis de møter en annen båt i et trangt område. Los vil holde kurs og fart, mens navigatørene er mer forsiktig og sakker av på farten." Dette er en faktor som bidrar til at los sier at de har con.

Videre ser vi at losen kommer med kurser og fart som navigatøren følger opp, hvis det er slik at losen står på siden og ikke styrer med spakene selv. Dersom navigatøren ikke er komfortabel med den farten som losen vil gå med, påvirker dette losen på den måten at losen enten slakker ned på farten selv, eller sier til navigatøren at han kan slakke på farten. I noen tilfeller slakker losen av litt i forhold til den farten som en kunne gått med for å opprettholde en rolig atmosfære på broen og ikke gjør skipsfører eller navigatør nervøs. Påvirkningen går begge veier, hvor



begge parter bør tilpasse seg så langt det lar seg gjøre for å opprettholde et godt broteam. Her kan man trekke paralleller til læreren i eksemplet til «Goffman» der læreren når han hilser på en ny klasse, straks lar dem forstå hvem som er sjefen. Det sier også los 4 at han gjør når han kommer på bro. Han sier blant annet at han merker med en gang han kommer på bro hva slags stemning det er. Da må man være litt lur, litt smidig, en menneskekjenner, og så få praten i gang slik at det ikke blir så amper stemning. Videre sier Los 4:

"At los må markere seg, som en dommer. Han opplevde en gang å komme om bord til en kaptein, der kapteinen hadde et slikt uttrykk, hva f... gjør du om bord! Da må du trekke glidelåsen sakte ned å lure deg litt innpå."

På den måten slakker losen litt på tøylene etter at han har markert seg, slik som «Goffman 1992. s. 19» beskriver i sin bok.

## 5.3 Broteam

I dette kapittelet tar vi for oss hvorfor det noen ganger vil være mer fristende for navigatørene å gi fra seg ansvaret til los. Det vi har sett ut i fra intervjuene er at broteamet sin størrelse påvirker ansvarsfordelingen på bro. Det vil ikke alltid være slik, men en relativ størrelse på broteam samt arbeidsoppgaver utgjør en faktor på dette. Det er en logisk sammenheng mellom hvordan flere eller større ressurser, kan gjøre ansvarsfordelingen mellom los og navigatør enklere og mer knyttet opp mot BRM. Dette må foregå slik at alle som inngår i broteamet skal bli inkludert. Hvis de ikke er inkludert, er de ikke en del av broteamet. Broteam med fokus på BRM, bruker los som en rådgiver, noe som også er i henhold til lovverket. Som en motsetning kan små broteam føre til større mengder ansvar på enkelte personer.

Losene har en klar mening om at store broteam er veldig bra. Våre intervju viser at tank, cruise og offshore er skip med godt utarbeidet BRM-kultur. Los 4 sier at på cruiseskip skulle los gjerne hatt mer ansvar under seilasen. På disse skipene har broteamet tydelig gitte roller og er strenge i fordelingen av oppgaver. Han sier også følgende:

”Cruisebåt er organisert og tilsynelatende proft, mange offiserer er til stede og mange oppgaver pågår. Det er stort broteam, og uthvilte navigatører til enhver tid. Alle har sine arbeidsoppgaver og går rolige vakter som strekker seg bare over 4 timer. Det er også generelt god tid under seilas. Jeg liker ikke å lose cruisebåter for jeg får for lite oppgaver å gjøre. Eneste jeg gir beskjed om er avvik, synes dette er kjedelig.”

På store broteam er vanligvis alt planlagt og gjennomgått med alle involverte. Dette gjelder både med og uten los. Hos navigatør-informantene kommer det frem at store broteam på de ulike fartøyene har godt innarbeidede rutiner og prosedyrer.

Navigatør 6 sier: “Vi tar en gjennomgang av Voyage plan på bro, og går igjennom fordeling av oppgaver som fokus på BRM.” På store broteam er arbeidsoppgavene nøye planlagt og fordelt slik at når losen kommer om bord, vil han i de fleste tilfeller fungere kun som en rådgiver med å gi fart og ror ordre.

På bulk og lastebåter kan det bli begrenset tid til å gjennomgå prosedyrene før losingen starter, på grunn av et mindre mannskap på bro. Dette kan føre til at broteamet blir slitne og trenger avlastning, og dermed bli fristet til å overlate ansvaret til los. Ansvarsfordelingen kan til tider være uklar fordi det ikke er konkrete prosedyrer, og losen kan få flere oppgaver enn hva han i utgangspunktet hadde. Los 2 sier blant annet:” Tank ligger langt framme på planleggingsbiten i hvert fall. Lengst bak kommer nok gamle bulkflåten. De kommer nok lengst bak på planlegging, på BRM.” Slik som los 2 sier, kan dette være med på å forklare hvorfor los sier at de får mer ansvar på enkelte skip. Når prosedyrene ikke blir fulgt, resulterer det i dårligere planlegging som fører til at los ikke blir brukt på riktig måte. Navigatøren kan gjerne være dyktig, men når planlegging og prosedyrer ikke blir fulgt, så kan det, ifølge vår tolkning, føre til en mindre konkret ansvarsfordeling mellom los og navigatør som igjen kan føre til at navigatøren ikke opprettholder sin posisjon på bro, og ansvarsfordelingen endrer seg. *Los 4 har dette å si:*

“Ofte når du kommer på broen kollapser det eksisterende broteamet.

Kapteinen går på pc, styrmann går og gjør sjekklister, kartrettelser mens los står helt alene. Det å være los er ikke noe enmanns-show. Losen skal komme om bord som en ekstra ressurs, og forventer at det allerede er et eksisterende broteam som fungerer.

## 5.4 Avgjørelser

Problemstillingen er å finne ansvarsfordelingen mellom los og navigatør. Slik denne oppgaven tar for seg begrepet ansvar, handler ansvar om hvem som tar avgjørelser, eller får noe til å skje. Den som faktisk tar avgjørelser er også den som har ansvar. Det er utallige ulike avgjørelser som blir fastslått og avgjort av enten los, eller navigatør i løpet av tiden de samhandler under losingen. Hvem som skal ta avgjørelser, må de finne ut seg imellom. Det er kommet frem blant våre informanter at det sjeldent er uenigheter mellom los og navigatør, men at en samtale hvor uenigheten begrunnes kan løse de fleste situasjoner for å gjøre handlingen legitim. Navigatør 1 sier:

"Kommer det noen uenigheter blir det diskusjon eller kritikk. Det er han som er ekspert på området, og det kan vi lære av. Har aldri opplevd dårlige forslag, men ingen forslag er dumme. Samtidig går det an å drøfte profesjonelt om hva som kunne vært annerledes, det har aldri vært noe problem."

Dette kommer frem blant losene også. Los 4 forteller om en situasjon der losen ville ha styrbord side til kai, mens navigatøren ville ha barbord side. Losen ville ha det slik, fordi det var lettere å gå fra kai når de skulle gå ut igjen. Dette var ikke greit for navigatøren. Navigatøren måtte ha barbord side til kai på grunn av krana. Dette førte til en diskusjon mellom los og navigatør, men ved å argumentere for sine meninger, ble de enige, og gikk inn med barbord side.

Mens Goffman påpeker at makten kan øke hvis ytre og manerer er treffende og overbevisende, sier ikke uttalelsen hans så mye om hvordan framtreddenen må være for å bli oppfattet som overbevisende. Weber sine teorier om legitimitet kan imidlertid hjelpe opp på dette punktet ettersom Weber sitt begrep om legitimitet i bunn og grunn handler om makt som er overbevisende begrunnet. "Både hos den som hersker og dem som beherskes pleier snarere herredømmet å ha en dypereleggende støtte i form av rettsgrunner, dvs. grunner til at herredømmet er legitimt" (Weber M. (1979) s.91)

I enkelte senarioer er det ikke tid eller ressurser til å utdype og legitimere avgjørelser. Navigatør 8 sier "altså for båten går jo, vi er under fart. Vi må gjøre dette

safety manner, men vi kan jo ikke sitte der å ha møte i lange stunder," som er logisk beskrivelse av hvordan fordelingen av ansvar til tider kan være uklar. Navigatør 8 sier også "jeg har aldri sett på det som nødvendig å si for eksempel: *ok now, Mr pilot, now you are in command.*"

Ansvarsfordelingen som ser ut til å være den mest brukte, ut ifra hva våre informanter sier, er at los bestemmer hvilken fart skipet må holde når losen skal om bord, og hvilke side losleder skal henge på, så sant losen går om bord mens skipet er under fart og ikke starter losingen fra kai. En begrunnelse på hvorfor losen bestemmer dette, kan være at los blant annet kjenner strømforholdene, bunntopografien og at fartøyet må ha med losen for å fortsette den planlagte ruta på lovlig vis. Når losen er kommet på bro og ansvaret skal fordeles, blir det ut i fra hva våre informanter har sagt, ofte slik at los sier kurser, navigatørene styrer motorkraft og kursene losen gir. Dette betyr ikke at det vil være slik under alle forhold. Størrelse på broteam, BRM, type skip, type last og mange andre faktorer er med på å lage utallige variabler på de forskjellige avgjørelsene som blir fordelt mellom los og navigatør i forskjellige los oppdrag.

Losene sier at når de kommer om bord er skipets videre rute alltid kjent for dem, men ikke nødvendigvis for navigatøren. I de tilfellene navigatøren har planlagt ruten på forhånd, hevder losene at de ber om å få gå gjennom ruten og godkjenne den. Tatt i betraktning at losen har reist samme strekket mange ganger før, mens navigatør kan være helt ny i området, høres dette rimelig ut. Ettersom både navigatør og los har egne fordeler, hvor navigatørens fordeler er at de sannsynligvis kjenner båtens styre- og manøvreringsegenskaper best, mens losen kjenner farvannets beste rute, gitt ut i fra værforhold og trafikk. Goffman og Weber sine teorier kan være med å forklare hvorfor det noen ganger ender med at losen tar mer ansvar enn andre ganger.

Et av temaene Goffman (1992, s. 76) tar for seg, er sammenhengen mellom makt og selvpresentasjon. Goffman hevder at selv om det meste av makten som en person har ligger i den formelle posisjonen, så vil den reelle makten også øke eller minske alt etter hvor treffende og overbevisende hans ytre og manerer virker. (s76).  
Anvender vi denne innsikten fra Goffman på vårt materiale er det mulig å undersøke

om den måten losene overtar kontrollen, eller i den grad de overtar, kommer an på hvor trygg og sikker navigatøren eller losen er i sin mening og holdning.

Selvpresentasjonen vil altså bidra til hvor mye eller lite makt en los vil klare å overta fra navigatørene. I vårt materiale er det flere eksempler på at både losene og navigatørene bekrefter dette. Los 4 sier at han bruker å være ekkel som et bevisst valg. Med dette tolker vi at los 4 mener han ble mer autoritær og at han ble hørt i større grad av navigatører. Los 6 sier:

"Los vil ha half-ahead men får mindre fart fordi navigatørene blir litt forsiktige av og til. Da *gønner* los på hvis det er det som skal til. Los sier kanskje: nei, nei, jeg ser hva du gjør, ikke tenk på det en gang. Må sette foten ned, hvis vi skal gjøre det på min måte, så gjør vi det på min måte, og da må du gi meg det jeg ber om. Må være litt bestemt for å få båten til kai på skikkelig vis".

Navigatør 2 sa han oppfører seg høflig, men hvis det er uenigheter, kan han selv bare ta over. Videre sier navigatør 2 at losen vet at han ikke har noe ansvar, så losen kan ikke si noe imot deg, altså han selv. Los 4 utmerker seg, ved å innrømme at han bevisst oppfører seg ekkel for å bli hørt. Dette gjør han for å øke sin maktposisjon ved å spille på et charismatisk herredømme. "*Charismatisk herredømme* - enkelte mennesker har en personlighet som gjør at folk følger dem og lytter til deres uttalelser." (s.146, Rolf Hagerupsen, kap 5, i «Fartøyledelse og kontroll av skipet»).

Mellom los og navigatør skapes det en relasjon som er viktig for en trygg og god seilas. Starter gjerne med en kopp kaffe og slår av en liten prat om seilassen og om personlige saker. Noen ganger kommer losen om bord i en båt der losen har vært før og kjenner broteamet og har gode relasjoner fra før. I slike tilfeller går seilassen etter tidligere rutiner fordi losen og navigatørene kjenner hverandre. Da er det lettere å gå i gang fordi holdningen og bakgrunnen til navigatørene på bro er kjent. Hvis dette skulle foregå på lik måte hver gang, kunne avgjørelsene blitt styrt ut fra gammel vane. Tradisjonelt herredømme trer i kraft av at situasjonen har forekommet før, og at det har fungert før. Derfor blir det antatt at det vil fungere i fremtidige tilfeller. Andre ganger går losen om bord i en båt som de aldri har loset før og må begynne med det samme de kommer om bord for å danne relasjonen til navigatørene. Fra teori og litteratur kapitelet, har vi Goffman som sier at det er viktig

å gi et godt førsteinntrykk, når man vet at den første interaksjonen man har med en gruppe er den første av mange. Det kan tolkes ut i fra det Goffman sier at losen bør være bestemt fra første stund og heller slakke litt på tøylene etter hvert. På den måten vil losen oppnå respekt og autoritet på bro og ikke bli tatt useriøst eller bli underkuet av broteamet. Dette starter med en gang losen kommer om bord og håndhilser på brotemaet. Det er begrenset hvor god relasjon losen klarer å få med navigatørene fordi en losing kan ta alt i fra ti minutter til tre-fire uker på det lengste. Det tar tid å bli godt kjent og danne et velfungerende broteam og kan tenkes at lengre seilaser er bedre med tanke på å oppnå god relasjon mellom partene på bro.

Weber sitt begrep om legitimitet er så tett knyttet til hans teori om herredømme at det er nødvendig å først redegjøre for denne teorien. Denne teorien beskriver hvorfor og hvordan enkelte får mer makt enn andre, og dermed får større innvirkning på avgjørelser, som igjen til en viss grad, avhengig av situasjon, vil definere ansvarsfordelingen.

"Herredømme – dvs. sjansen for å finne at en bestemt befaling adlydes – kan bero på forskjellige motiver for å føye seg: Det kan avhenge av en rent interessebetinget situasjon, altså av at de som adlyder, rasjonelt har overveiet fordeler og ulemper ved å adlyde. På en annen side kan herredømme grunne seg på sløvt vanegjengeri, eller ha en rent følelsesmessig begrunnelse, ved at de som er under herredømme, har en rent personlig tilbøyelighet til å lystre." (Weber M. (1979) s.91)

Her ser vi at et bestemt herredømme kan ha utallige faktorer som får situasjonen til å utvikle seg slik den gjør. Våre feltnotater viser til hvordan et herredømme kan gjøres legitimt ved sløvt vanegjengeri. Vi tolket det som at losen hadde mindre innvirkning på seilasen, ettersom navigatører var kjent i området, og seilte denne ruta på en ukentlig basis. For å belyse dette bedre siterer vi Navigatør 2

"Losen vet at vi om bord har erfaring i dette farvannet og har gått her veldig mye, og trenger derfor ikke lose oss igjennom løypa. Losen vet at han ikke trengs, men vet også at han må være om bord på grunn av regelverket. Losen føler seg nok ganske trygg og sikker om bord på et sånt fartøy som dette".

Etter navigatøren hadde sagt dette, spurte vi om navigatøren følte at losens tilstedeværelse gjorde hans arbeid lettere, på dette svarte han "Spiller ingen rolle om han er der eller ikke".

"Herredømme i kraft av autoritet grunner seg på en plikt til å adlyde, en plikt som ser bort fra alle motiver og interesser. " (Weber M. (1979) s.75) Det eksisterer områder med lokale regler, eller privilegerer som blir gitt losen. Navigatør 9 sier: "Har ikke rormann, men er det over lengre strekk, så kjører de på autopilot, eller når de går opp Göta kanalen, så styrer losen" - navigatør 9. En variabel som må tas i betraktning her, var at losen kjente båten, som var spesiallagd for slusene i Göta kanalen. Når vakthavende navigatør 3 ble spurt hvilke avgjørelser losen tar, svarte han:

"Ja, normalt på nyere plasser, så hører man på losen. Hvis han sier du skal til en kurs, så kommer du til den kursen. Du sitter ikke og tenker så mye på det. Som i Aberdeen, så er det en lang og smal renne som går inn til havnen. Når jeg seilte der, konsentrerte jeg meg om å styre de kursene losen sa til meg. Der hadde jeg ikke tid til å tenke på om dette var galt eller ikke".

Dette er to eksempler hvor herredømmet treer i kraft av at losen kjenner farvannet og har kunnskap navigatøren ikke har.

"Legalt herredømme - personer som, ofte på bakgrunn av sine kunnskaper og erfaring, nyter spesiell tillit fra sine medarbeidere. Denne personen kan finnes blant hele mannskapet og kan også være en av lederne. Disse har som regel lang fartstid på og god kjennskap til fartøyet og traden." (Hagerupsen R. (2016) s.146)

Eksempelet fra navigatør 9 viser til en legal plikt at losen skal styre på grunn av spesial last, ettersom fartøyet gikk med kjemikalier. Losen hadde god kunnskap om både bunntopografi og omgivelsene, men hadde også god kjennskap til båten ettersom den var spesialbygd for slusene som kom lengre opp i elva. Eksempelet vi bruker fra navigatør 3, viser til en annen legitimitet, nemlig usikkerhet ettersom navigatør ikke har seilt der før. Da velger navigatør å legge mer vekt i dette med å kjenne området, enn vekten han legger i det å kjenne båten. Dette er et eksempel som er utenfor Norge, men som likevel er med til å beskrive hvordan denne situasjonsvurderingen om tildeling av ansvar kan foregå i Norge, ettersom navigatør selv gir fra seg ansvar.

"Det er umulig å foreta en omfattende oppregning over alle former og betingelser for det å herske i videste forstand. Derfor vil vi her bare ha klart for oss at ved siden av tallrike andre mulige typer av herredømme, finnes det to typer som danner klare motpoler: -nemlig på den ene side herredømme i kraft av interessekonstellasjon, og særlig i kraft av monopolsituasjon. På den andre siden herredømme i kraft av autoritet (myndighet til å befale, og plikt til å adlyde) " (Weber M. (1979) s.75).

Det er med andre ord en kompleks oppgave å standardisere hvilke herredømmer som oppstår i gitte situasjoner, men vi kan bruke herredømme til å forstå bedre hvorfor det er en så stor variasjon i ansvarsfordelingen.

## 6.0 Konklusjon

Formålet med denne oppgaven har vært å finne ansvarsfordelingen mellom los og navigatør. I problemstillingen *hva er ansvarsfordelingen mellom los og navigatør på bro*, har vi undersøkt og beskrevet hvordan ansvaret fordeles på ulike skip, til ulike tider og på ulike steder, samt diskutert hvordan ansvarsfordelingen blir som den blir. Los skal i utgangspunktet være en rådgiver for navigatørene, men det viser seg at det ikke alltid er slik. Navigatørene bruker enkelte ganger los som en avlastning for å få tid til å oppdatere seg på andre arbeidsoppgaver, som blant annet kartrettelser. Losene, på sin side, vil i mange ulike situasjoner prøve å ta mer kontroll over skipets drift enn det som ligger i rollen som rådgiver. Det er ikke uvanlig at losser lykkes med dette og faktisk tar langt mer ansvar enn lover og forskrifter tilsier. Sett opp mot lovverket og teoriene vi brukte kommer det tydelig fram i funnene at:

1. Det eksisterer en uoverensstemmelse på hvem som har ansvar på bro.
2. Hvem som har con varierer etter hvilken type skip det er, om de kjenner farvannet og kulturforskjeller.
3. Broteam med fokus på BRM, bruker losen som rådgiver.
4. Los og navigatør bruker ulike teknikker for å påvirke hvem som skal ta avgjørelser.



Basert på punktene over kan vi konkludere med at det er mange forskjellige faktorer som spiller inn på ansvarsfordelingen mellom los og navigatør. Ansvaret, slik vi bruker det i denne oppgaven, fordeles over en akse, fra at losene har lite eller ikke noe ansvar mens navigatørene har alt ansvaret, til at losene får full con, og dermed også fullt ansvar, mens navigatørene har fraskrevet seg ansvaret over navigeringen. Faktorene som påvirker fordelingen er blant annet: Språk, kunnskap, sløvt vanegjengeri, charismatiske egenskaper, holdninger og forventninger.

# 7.0 Forkortelser og definisjoner

## 7.1 Forkortelser

BRM	Bridge resource management
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System.
LNG	Liquefied Natural Gas.
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping.
VTS	Vessel traffic service.

## 7.2 Definisjoner

<b>Anløp</b>	Hver gang et skip ankommer havn.
<b>Bro</b>	Skipets styrehus.
<b>Con</b>	Conning/kontroll, ha kontroll over skipets framdrift.
<b>Farledsbevis</b>	Gir rett til å føre skip i lospliktig farvann.
<b>Interaksjon</b>	Er en betegnelse på samspillet mellom to eller flere aktører som handler med hverandre. Det kan inkludere alle typer av midler som tale, kjærtegn, ansiktsuttrykk og så videre.
<b>Kaptein</b>	Navigatør som er øverstbefalende på skip.
<b>Kommando</b>	Myndighet til å gi ordre.
<b>Kontroll</b>	Har kontroll over skipets framdrift, navigering og manøvrering.
<b>Los</b>	Navigatør ansatt i lostjenesten med lossertifikater, og som loser skip gjennom sjøterritoriet og indre farvann.
<b>Losing</b>	Veiledning av fartøy ved navigering og manøvrering.
<b>Losordning</b>	Loven har som hensikt til å sikre tilstrekkelig farvannskompetanse om bord, og skal bidra til å trygge ferdselen på sjøen.
<b>Losplikt</b>	Plikt til å bruke los under seilas eller farledsbevis. (lov om losordning) § 4.
<b>Marpol</b>	Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip.
<b>Navigatør</b>	En person som styrer et skip, kan være kaptein, overstyrmann, 1.styrmann, 2.styrmann.
<b>Peile/ta peiling</b>	Å finne retningen til noe ved hjelp av kompass eller annet peileinstrument som radar.
<b>Rormann</b>	Den som utfører rorordren.

<b>Skipsfører</b>	Se kaptein.
<b>Traden</b>	Fart, seilas, handel til sjøs. Skipet gikk i traden på USA.
<b>Utkikk</b>	En person som har som oppgave å se og lytte etter alt som er av interesse for å ivareta skipets sikkerhet og navigasjon.
<b>Vakthavende navigatør</b>	Har kommando i kapteinens fravær. Har myndighet til å gi ordre.
<b>Virkeområde</b>	Gjelder sjøterritoriet og i det indre farvann så fremt ikke annet er bestemt i loven. Ordningen gjelder også elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen.

## 8.0 Litteraturliste

Brennhovd, P. (2010) Rapport om sjøulykke, Federal Kivalina; IMO 9205885, grunnstøting ved Årsundøya 6. oktober 2008. Hentet 23.mars 2017 fra <https://www.aibn.no/sjofart/avgitte-rapporter/2010-01>

Firth, R. (1963) Elements of social organization. Boston: Beacon Press

Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip. (1999) Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip. Hentet 17.mars 2017 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-04-27-537?q>

Goffmann, E (1992). Vårt rollespill til daglig. Oslo: Pax Forlag A/S

Hetherington, C., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Safety in shipping: The human element. Journal of Safety Research 37 (2006) 401-411.  
doi:10.1016/j.jsr.2006.04.007

Holliday, A., Hyde, M., & Kullman, J. (2010). Intercultural Communication an advanced resource book for students. London and New York: Routledge Taylor & Francis Group

Jacobsen, D.I (2015). Hvordan gjennomføre undersøkelser? Oslo: Cappelen Damm AS

Losloven. (2014). Lov om losordningen. Hentet 17.mars 2017 fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2014-08-15-61>

Lospliktforskriften. (2014) Forskrift om losplikt og bruk av farledsbevis. Hentet 24.mars 2017 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-12-17-1808?q=losplikt>

Sjøfartsdirektoratet. (2016) Reviderte emneplaner, STCW 78. Hentet 16.april fra

<https://www.sjofartsdir.no/contentassets/00578fd8559045d5ac466e8af0fcc59d/brm-og-erm.pdf>

“The Navigator, David Patraiko, The Nautical Institute. (2014 oktober). Hentet 04.april 2017 fra

<https://www.google.no/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&ved=0ahUKEwim57yd9LDTAhXIJ5oKHcZGC2lQFghwMAg&url=http%3A%2F%2Fwww.nautinst.org%2Fdownload.cfm%3Fdocid%3D5DF6E94F-5BA4-45CE-BF30AB04717271B9&usq=AFQjCNFRROHwUF7IP7ckYr62xSedTNcayA&sig2=ndgFmCRkoClysGkaBMkpiq&cad=rja>

Vandeskog, B. (2016). Kulturforståelse og etikk. O J. Borch (Red.), *Fartøyledelse og kontroll av skipets drift*. (s. 170-205). Bergen: Fagbokforlaget.

Weber, M. (1979). Makt og byråkrati. Oslo/Gjøvik: Norbok

# 9.0 Vedlegg

## Vedlegg 1: Losloven

Losloven ([www.lovdata](http://www.lovdata)) står det hva som er losens og navigatørens ansvar

*«§ 7. Skipsførers plikter ved losing*

*Skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, plikter å legge til rette for losingen.*

*Skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, kan overlate kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering til losen. Losen skal i slike tilfeller ikke erstatte noen av fartøyets navigatører.*

*Loven her medfører ingen endringer i de regler som gjelder ansvaret for skipsførere, eller den som fører kommandoen i hans sted.*

*Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om tilrettelegging for losingen.*

*§ 8. Losens plikter ved losing*

*Losen skal veilede skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, ved navigering og manøvrering av fartøyet.*

*Losingen skal utføres slik at navigeringen og manøvreringen av skipet skjer på en sikker måte.*

*Under losingen skal losen være på kommandobroen eller på det sted hvor losingen best kan utføres.*

*Losen skal av sikkerhetshensyn ha minst tolv timers tjenestefrihet fra losing hvert døgn. Dette gjelder ikke for militære fartøy og andre fartøy under militær kommando ved beredskap og i krig.*

*Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om losens plikter ved losing. Losloven (2014).»*

## Vedlegg 2: Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip

Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip ([www.lovdata](http://www.lovdata.no)), også kalt «brovaktforskriften»

### *«Navigering med los om bord*

49 Losenes plikter og forpliktelser til tross, deres nærvær om bord fritar ikke skipsføreren eller den vakthavende dekksoffiseren fra deres plikter og forpliktelser med hensyn til skipets sikkerhet. Skipsføreren og losen skal utveksle informasjon vedrørende navigasjonsprosedyrer, lokale forhold og skipets karakteristika. Skipsføreren og/eller den vakthavende dekksoffiseren skal samarbeide nært med losen og hele tiden føre nøye kontroll med skipets posisjon og bevegelse.

50 Dersom den vakthavende dekksoffiseren er i noen som helst tvil når det gjelder losens handlinger eller hensikter, skal den vakthavende dekksoffiseren søke avklaring hos losen, og er det fortsatt tvil, skal den vakthavende dekksoffiseren underrette skipsføreren og treffe hvilke som helst tiltak som er nødvendige før skipsføreren innfinner seg. Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip (1999).»

## Vedlegg 3: Lospliktforskriften

Forskrift om losplikt og bruk av farledsbevis ([www.lovdata](http://www.lovdata.no)) også kalt lospliktforskriften.

### " § 9. Utstedelse av farledsbevis

...

(3) Det kan ikke utstedes farledsbevis som gjelder for atomdrevne fartøy og fartøy med en lengde på 150 meter eller mer.

(4) Kystverket kan etter søknad bestemme at farledsbevis likevel kan utstedes for fartøy med en lengde på 150 meter eller mer når fartøyet regelmessig anløper faste havner minimum to ganger per måned. Med mindre annet følger av tillatelsen, skal det i tillegg til ansvarshavende vaktoffiser være en ekstra dekksoffiser på broen under seilas i det lospliktige farvannet som tillatelsen gjelder for. Minst en av dekksoffiserene på broen skal ha gyldig farledsbevis for området." Forskrift om losplikt og bruk av farledsbevis (2014)

Vi har fire typer farledsbevis i Norge, ett for kadetter og tre forskjellige klasser for navigatører:

- Klasse 1 er for navigatører som har minst 3 års effektiv fartstid i løpet av de siste 5 årene, eller har minst 20 seilaser ut og inn i det området en søker farledsbevis for. Når navigatøren har oppnådd et av de to kravene kan han eller hun søke om farledsbevis, og gjennomføre en farledsbevisprøve med statslos om bord.
- Klasse 2 setter begrensninger på størrelsen på skipet, på opptil 150m. Navigatøren må innfri et av de følgende kriteriene; 1 års effektiv fartstid i løpet av de siste 5 årene, inneha kadettfarledsbevis eller ha minst 5 seilaser ut og inn i området det søker farledsbevis for. For å få utstedt farledsbeviset gjelder det samme for klasse 2 som for klasse 1.
- Klasse 3 gjelder for skip under 100m som har godkjent ECDIS og som ikke fører farlig last. Kravet til dette farledsbeviset er erfaringskrav i henhold til farledsbeviset og at navigatøren avlegger en farledsbevisprøve for en farledsbevisassessor ([www.kystverket.no](http://www.kystverket.no))

For at en navigatør skal få et farledsbevis må han eller hun først innfri kriteriene som er nevnt ovenfor for de forskjellige klassene. Da det ikke er alle statsloser som er sensor, kan det ta litt tid før navigatøren kan gjennomføre farledsbevisprøven.

En annen faktor som blir nevnt i intervjuene med noen av navigatørene er losplikt på grunn av farlig last. Er man på LNG tanker eller bulk skip som frakter farlig last, må de ha los om bord i lospliktige farvann. Selv om de må ha los, så er det navigatørene som har con og losen er rådgiver. § 3 i lospliktforskriften står det hvilke skip som må ha los om bord i lospliktige farvann.



### **§ 3.Lospliktige fartøy**

*(1) Følgende fartøy er lospliktige når de er underveis i farvann som er definert som lospliktige i § 4*

*a) fartøy som har en lengde på 70 meter eller mer eller en bredde på 20 meter eller mer*

*b) fartøy som skyver eller sleper en eller flere gjenstander, der gjenstanden eller gjenstandene har en total lengde på 50 meter eller mer*

*c) fartøy med dobbelt skrog som har en lengde på 50 meter eller mer og som frakter farlig eller forurensende last i bulk som er nevnt i MARPOL vedlegg I, eller laster i forurensningskategori X, Y og Z som er regulert i MARPOL vedlegg II, jf. IBC-koden kapittel 17 og 18 ... (lospliktforskriften 2014)*

## Vedlegg 4: Stillingsbeskrivelse

Denne stillingsbeskrivelsen tilhører org.enhet (bruk forkortelse KYV-nn-nn)	KYV-LOS	Beskrivelse nummer*	
---	---------	---------------------	--

### Stillingsbetegnelse og organisatorisk plassering

Stillingsbetegnelse	Statslos	Stillingskode	01111
Driftsenhet	Lostjenesten		
Avdeling/stab/seksjon	Losoldermannskap		
Nærmeste overordnede (tittel)	Losoldermann		

### 2. Stillings varighet og prosentandel

Varighet (fast eller midlertidig)	Fast
Stillingsprosent	100 %

### 3. Stillingsfunksjon og overordnet arbeidsområde

Stillingsfunksjon/tittel*	Statslos
Kort beskrivelse av stillingens overordnede arbeidsområde	Statslosen skal på en sikker og effektiv måte løse fartøy han får tilvist innenfor de begrensningene statslosens sertifikater setter. Statslosen skal også løse andre oppgaver i Kystverket hvor det er behov for losfaglig kompetanse etter oppdrag fra leder.

\* Stillingsfunksjon/tittel kan være det samme som stillingsbetegnelse i pkt. 1.

### 4. Særskilte fullmakter for denne stillingen (dette feltet er i hovedsak ment for ledere)

Fullmakter innen:	Kryss av:		Dersom ja - kort beskrivelse av særskilte fullmakter*
	Nei	Ja	
- personalansvar	x		
- økonomi og anskaffelse	x		
- fag og system	x		
- øvrig	x		

- Det er kun særskilte/fagspesifikke fullmakter som skal oppgis. Generelle fullmakter som medfølger det å være leder i Kystverket er beskrevet i egen policy som ligger i KS-systemet (under utarbeidelse).
- Dersom det eksisterer skriftlige fullmakter, skal det henvises til disse saksdokumentnumrene.

### 5. Hovedarbeidsoppgaver i stillingen (listen er ikke uttømmende)

Nr.	Kort beskrivelse av stillingens varige hovedarbeidsoppgaver
1.	Løse tilviste fartøy innenfor sitt sertifikatområde.

2.	Delta med losfaglig kompetanse i farledsbevisordningen ved behov.
3.	Delta med losfaglig kompetanse i utredningsarbeid i Kystverket ved behov.
4.	Delta i sjøredningsaksjoner.
5.	<del>Rapportere om uregelmessigheter i forbindelse med et losoppdrag.</del>
6.	<del>Iverksette nødvendige beredskapsmessige strakstiltak i henhold til instruks for loser i Kystverkets beredskapsplan.</del>
7.	<del>Følge kvalitets- og styringssystemet.</del>
8.	Der det er tillagt tjenesten å varsle politi/forsvar ved mistanke om at skip uten klarering går inn i norsk farvann i iht. instruks om rapporteringsplikt for offentlige tjenestemenn for å bistå sjømilitære myndigheter i oppsynet langs kysten og i norske sjøområder. I tillegg er tillagt tjenesten å rapportere til tilhørende offentlige etater om losen skulle oppdage ulovligheter med et skip eller dets mannskap.

I tillegg til disse hovedarbeidsoppgavene må stillingsinnehaver være forberedt på å utføre andre oppgaver innen sin stillingsfunksjon pålagt av nærmeste overordnede.

#### 6. Kvalifikasjonskrav til stillingen

Utdannelsesnivå og utdannelsesretning	Teoretisk utdanning for å løse Dekksoffiser klasse 1 Innehaver av Dekksoffiser klasse 2 3 års effektiv fartstid som ansvarshavende vakt-offiser på bro på sjøgående skip over 200 BT eller minst 3 års sjømilitær fartstid i tilsvarende stilling.  Opplæring og eksamen som statslos Legeattest for statslos Sikkerhetsklarering  Losenes utdannelseskrav er fastsatt i <i>Forskrift om lossertifikat og losutdanning</i>
Erfaring/praksis og andre kompetansekrav	
Sertifikater	Innehaver av lossertifikat Dekksoffiserssertifikat klasse 2 ROC sertifikat
Språkkunnskaper	God skriftlig og muntlig fremstillingsevne både på norsk og engelsk.
Personlige egenskaper	Gode samarbeidsevner Gode evner til å arbeide selvstendig og i team
Eventuelt andre krav	

#### 7. Spesielle merknader for stillingen



Prosedyre for stillingsbeskrivelser i Kystverket gir veiledning for utfylling av dette skjemaet.

## Vedlegg 5: Intervju kaptein/styrmann

### **Problemstilling: Hva er den reelle arbeids,- og ansvarsfordelingen mellom Kapt/styrmann og los på bro, og hvilke faktorer bidrar til denne fordelingen?**

Før intervju, presenterer vi oss. Hvem er og hvorfor vi ønsker å utføre dette intervjuet (hvor vi studerer osv).

Hva er hensikten med intervjuet?

Hvorfor vi har valg å gjennomføre denne undersøkelsen.

Hvordan vi skal bruke informasjonen vi samler inn.

Til slutt minne vi om at det hele er anonymt.

**(hentet fra metodeboken: Hvordan gjennomføre undersøkelser. Jacobsen D.I. 2015 side 155)**

## For Kaptein/styrmann:

### 1.0 Personalia

1. Stilling?
2. Alder?
3. Erfaring?

### 2.0 Beskrivelse

1. Kan du begynne med å beskrive hva som skjer fra dere kontakter losen og avtaler å få ham/henne om bord, til han/hun er ferdig med å lose?
2. Beskrive hva som skjer når losen kommer om bord?
3. Beskrive hva som skjer når han kommer opp på bro?
4. Beskrive hvordan offiseren og losen oppfører seg sammen?

### 3.0 Holdninger

1. Hva forbereder du før losen kommer?
2. Hvordan tar du imot en los?
3. Hva krever en los når han kommer på bro?
4. Opplever du prestasjonspress når los er om bord?
5. Hvordan opplever du tidspress under losingen? Påvirker det oppdraget ditt?
6. Hender det at losen kommer med anbefalinger som du synes er unødvendige?
7. (hvis ja følg opp med) Følger du noen gang en unødvendig anbefaling for å unngå konflikt?
8. Hva skjer med selvstendigheten din når du har los på bro?
9. Hva gjør du mens losen er på bro?
10. Er det kun offiserene som får være på bro, eller er det fritt fram for alle som vil være der?
11. Hvis det også er andre på bro mens det er los der - hvordan forholder de seg til losen?

## 4.0 Makt

1. Hvem kommunisere med losen når han er om bord?
2. Hva kommuniserer ulike sjømenn med han om?
3. Hvilke oppgaver utfører du faktisk når losen er om bord?
4. Og hvilke oppgaver utfører losen?
5. Hender det at du får utilstrekkelig, eller motstridende informasjon? Hvis ja, på hvilken måte da? Har du eksempel?
6. Hvilke avgjørelser tar du når du er på broen?
7. Hvilke avgjørelser tar losen?
8. Opplever du noen gang at det er uenigheter mellom dere om disse avgjørelsene?
9. Hvordan håndterer du slike uenigheter?
10. Hvordan håndterer losen det?
11. Hvem får det siste ordet?

## 5.0 Tillit

1. Hvordan opplever du å ha los om bord?
2. Er det forskjell fra los til los? (Hva slags forskjell er det fra los til los)?
3. Hender det at det oppstår feilkommunikasjon?
4. Hender det at dere misforstår hverandre?
5. Hva slags misforståelser kan skje?
6. Hvordan oppdager du at det har oppstått misforståelser?
7. Stoler du på at losen er vennligsinnet og ønsker å gjøre alt han kan for å unngå at noe går galt for dere?
8. Stoler du på at losen er kompetent til å gjøre det som er nødvendig for å hindre at noe går galt for deg?
9. Tror du at han prøver å lure deg? at han bare later som om han har den kompetansen som kreves?

## 6.0 Avsluttende spørsmål

Helt til slutt, er det noe du har lyst til å si som vi ikke har kommet på tidligere? (Er det noe du vil tilføye?)

## Vedlegg 6: Intervju los

Før los:

**Problemstilling: Hva er den reelle arbeids,- og ansvarsfordelingen mellom Kapt/styrmann og los på bro, og hvilke faktorer bidrar til denne fordelinge?**

Før intervju, presenterer vi oss. Hvem er og hvorfor vi ønsker å utføre dette intervjuet (hvor vi studerer osv).

Hva er hensikten med intervjuet?

Hvorfor vi har valg å gjennomføre denne undersøkelsen.

Hvordan vi skal bruke informasjonen vi samler inn.

Til slutt minne vi om at det hele er anonymt.

**(hentet fra metodeboken: Hvordan gjennomføre undersøkelser. Jacobsen D.I. 2015 side 155)**

### 1.0 Personalia

1. Stilling?
2. Alder?
3. Ansiennitet?
4. Tidligere erfaring?

### 1.0 Beskrivelse

1. Kan du begynne med å beskrive hva som skjer fra du blir kontaktet av et kaptein(skip)/agent til losoppdraget er over?
2. Hva som skjer når du drar ut?
3. Hvordan du blir tatt i mot?
4. Hvordan håndterer ulike skip at du skal gå ombord?
5. Hva du gjør på broen?
6. Hvordan oppholdet avsluttes?
7. Hva gjør du når du går fra bordet?
8. Hva gjør du når du kommer tilbake til kontoret?

### 2.0 Holdninger

1. Hva forbereder du før du går om bord og loser?
2. Hva er dine oppgaver?
3. Hva er dine forventninger til bro teamet?
4. Hvilke forskjeller er det fra skip til skip?
5. Hender det at du får utilstrekkelig, eller motstridende informasjon? Hvis ja, på hvilken måte da? Har du eksempel?

### 3.0 Makt

1. Hvem forholder du deg til når du loser?
2. Hvilke avgjørelser tar du når du er på broen?
3. Hvilke avgjørelser tar offiseren?

4. Opplever du noen gang at det er uenigheter mellom dere om disse avgjørelsene?
5. Hvordan håndterer du slike uenigheter?
6. Hvordan håndterer offiserene det?
7. Hvem får det siste ordet?
8. Hender det at de overlater skuta til deg, mens de går og gjør andre ting?
9. Hvordan bruker du broteamet i løpet av seilaset?

#### 4.0 Tillit

1. Hender det at dere misforstår hverandre?
2. Hva slags misforståelser kan skje?
3. Hvordan oppdager du at det har oppstått misforståelser?
4. Opplever du at dine anbefalinger/instrukser ikke blir fulgt eller tatt på alvor?
5. Holder du tilbake informasjon hvis du mener at offiseren har full kontroll?

#### 5.0 Avsluttende spørsmål

1. Helt til slutt, er det noe du har lyst til å si som vi ikke har kommet på tidligere?



## Vedlegg 7: Informasjons- og samtykkeskjema

### Informasjons- og samtykkeskjema

Vi er fire studenter fra nautikk linjen ved Høgskolen på Vestlandet som arbeider med en bacheloroppgave der vi undersøker relasjonen mellom los og vakthavende offiser på broen. Gjennom samtaler med offiserer og loser har vi fått inntrykk av at denne relasjonen gir rom for store variasjoner i hvordan arbeidsoppgaver og ansvar faktisk fordeles mellom disse to posisjonene. Problemstillingen vår er derfor: Hva er den reelle arbeids- og ansvarsfordelingen mellom kaptein/vakthavende offiser og los på bro og hvilke faktorer er det som bidrar til denne fordelingen.

Vi planlegger å intervjuere kapteiner/offiserer på ulike typer skip, samt loser fra regionen.

Intervjuet vil ta ca. en time og vi vil helst gjennomføre det ansikt til ansikt. Det kan gjennomføres på din arbeidsplass, eller et annet sted som passer deg.

Det er viktig for oss at du er komfortabel med intervjuet, og at du er klar over at:

- Deltakelse i prosjektet og i intervjuet er frivillig.
- Fordi deltakelse er frivillig kan du trekke deg på et hvilket som helst tidspunkt. Du kan da be om dataene om deg blir slettet.
- Du kan trekke deg uten å gi noe forklaring.
- Hvis du trekker deg vil dette aldri bli brukt mot deg på noen vis.
- Intervjuet vil bli tatt opp på bånd.
- Alt du sier vil bli behandlet konfidensielt. Det vil bli oppbevart og behandlet slik at ingen vil kunne finne eller oppdage personopplysninger om deg.
- Opptaket vil bli lagret ut november 2017.

Vi setter stor pris på din deltakelse.

**Jeg samtykker med dette til deltakelse i intervjuet:**

**Navn:** \_\_\_\_\_ **Dato og sted:** \_\_\_\_\_

**Signatur:** \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Pål Alfsvåg

90563059

\_\_\_\_\_

Are Styve

92249430

\_\_\_\_\_

Bente Larsen

90946462

\_\_\_\_\_

Aleksander Øvrebotn

93619984

Hvis du ønsker mer informasjon om prosjektet kan du kontakte oss per telefon eller e-post. Du kan også kontakte vår veileder Bjarne Vandeskog på epost: [bv@hvl.no](mailto:bv@hvl.no)  
Gruppens epost: [Bachelorbapa@gmail.com](mailto:Bachelorbapa@gmail.com)