



NTNU

Kunnskap for en bedre verden

Bacheloroppgave

TS301211 - Praksis i bedrift

Hvordan påvirker informasjonen formidlet til losen, losens arbeid og seilasens sikkerhet?

10005

Totalt antall sider inkludert forsiden: 60

Innlevert Ålesund, 18.12.2019

Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. **Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.**

<i>Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:</i>		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input checked="" type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.	<input checked="" type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. Universitets- og høgskoleloven §§4-7.	<input checked="" type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert	<input checked="" type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at NTNU vil behandle alle saker hvor det foreligger mistanke om fusk.	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider	<input checked="" type="checkbox"/>

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 30.00

Veileder: Antoni Vike Danielsen

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven §2).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved NTNU en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

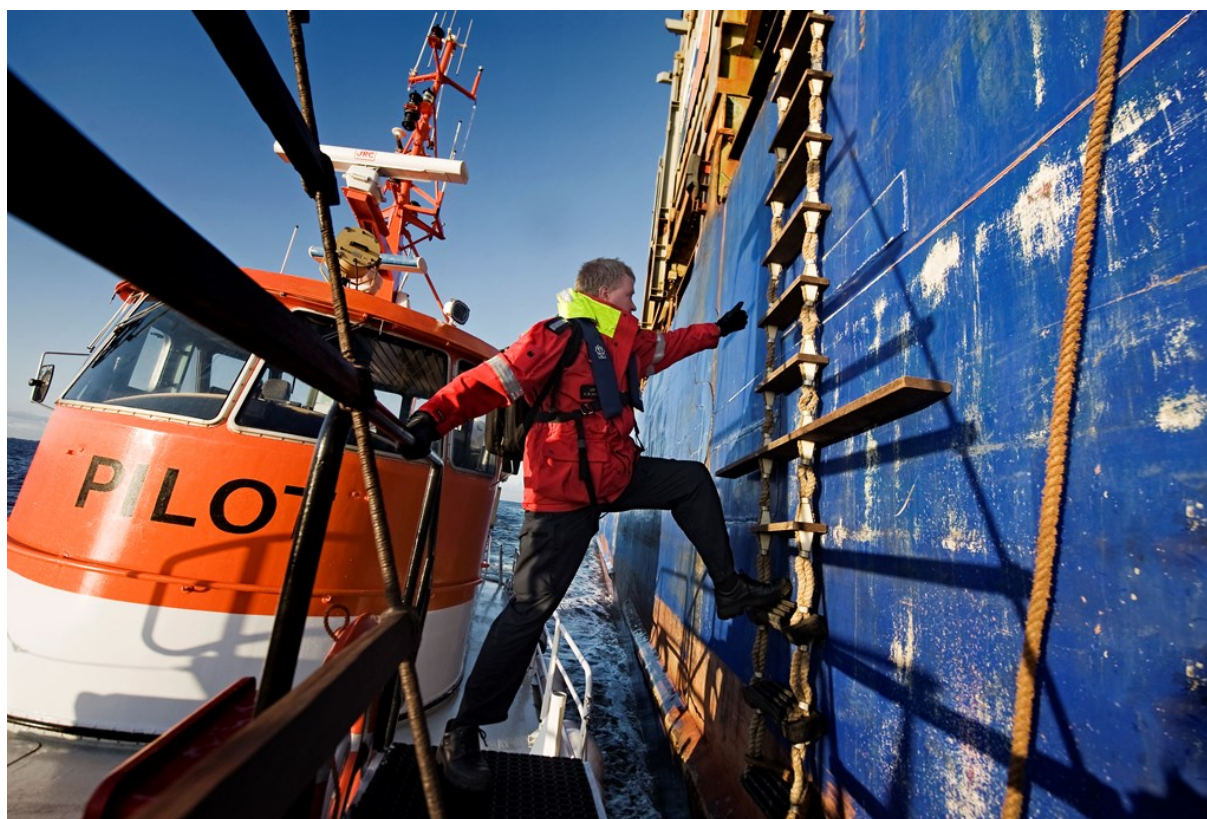
Er oppgaven unntatt offentlighet?

ja nei

(inneholder taushetsbelagt informasjon. Jfr. Offl. §13/Fvl. §13)

Dato: 18.12.2019

Hvordan påvirker informasjonen formidlet til losen, losens arbeid og seilasens sikkerhet?



Figur 1, *Los bording* (Kystverket, 2018)

Forord

Denne bacheloroppgaven er skrevet i sammenheng med praksis i bedrift, der jeg var praktikant i lostjenesten på Kystverkets hovedkontor i Ålesund. Denne bacheloroppgaven er skrevet på mitt 5.semester på studiet Shipping Management ved NTNU Ålesund.

I forbindelse med arbeidet av oppgaven vil jeg rette en stor takk til lostjenesten ved Kystverkets hovedkontor i Ålesund. Jeg vil takke losene som stilte til intervju. Jeg vil også rette en stor takk til min veileder, Antoni Vike Danielsen for god veiledning gjennom hele arbeidet.

Ålesund, 18.12.2019

Sammendrag

Oppgavens problemstilling er; «Hvordan påvirker informasjonen formidlet til losen, losens arbeid og seilasens sikkerhet?».

Formålet med oppgaven er å undersøke informasjonsflyten mellom losbestiller, losformidling og los. I hvilken grad blir det gitt fullstendig informasjon til losen om det oppdraget som skal gjennomføres? Både med tanke på skipsdata, og hvilken type oppdrag som skal utføres. Jeg ønsker å komme frem til hva losere mener om dette, og hvilke konsekvenser mangelfull informasjon kan føre til. Datainnsamlingen i oppgaven er samlet inn gjennom kvalitative intervjuer med losere.

English summary

The thesis question is as follows: «How does the information received by the pilot effect the safety of the voyage and the work done by the pilot?».

The purpose of the thesis is to explore the information flow between those who order pilot, either a ship or an agent, and the people who are in charge of receiving the order of a pilot and is responsible of informing the pilot about the ship data and the operation to the pilot witch have been assigned to the pilot operation, and the pilot. It also wishes to explore to witch degree the information received by the pilot regarding the mission/operation is complete in regard of both ship data and which type of mission/operation that is to be carried out. I wish to explore what the pilots think of this, and what consequences may come about as a result of it. The data in this study is collected by qualitative interviews of pilots.

Begrepsforklaring

Los: Person ansatt i lostjenesten med lossertifikat som er utstedt i henhold til lov om losordningen. Losen fungerer som en rådgiver som tilfører nødvendig kunnskap om farvannet under seilas til og fra norske havner (Kystverket, u.å.).

Losplikt: Losplikten er regulert i lospliktforskriften. Loven angir hvilke fartøy som er lospliktige og hvilke farvann losplikten er gjeldende for (Kystverket, 2013).

SafeSeaNet Norway: Elektronisk meldingssystem for bestilling av lostjenester.

VTS: Vessel Traffic Service, Sjøtrafikksentral. Sjøtrafikksentraler regulerer og overvåker skipstrafikken i definerte tjenesteområder langs norskekysten (Kystverket, 2011).

Pilot card: Dokument som gir informasjon til losen når han/hun kommer ombord i et skip, med informasjon om skipet.

Farledsbevis: En navigatør med gyldig farledsbevis kan ofte ivareta losplikten uten bruk av los. Farledsbevisordningen innebærer en myndighetskontroll av en navigatørs erfaring, kompetanse og ferdigheter på et konkret fartøy i et konkret farvann (Kystverket, (u.å.).

Losoldermannskap: Lostjenesten er bestående av syv losoldermannskap som har ansvar for den operative driften av lostjenesten innenfor et geografisk område. Hvert losoldermannskap ledes av en losoldermann (Kystverket, 2011).

Air draft: Avstanden fra vannoverflaten til skipets høyeste punkt.

Skipsdata: Informasjon om skipet, som f.eks.: lengde, bredde, dypgående, air draft.

Njord: Kystverkets elektroniske losformidlingsystem. En applikasjon/app.

BRM: Bridge Resource Management. Samlebetegnelse på fokuset på økt forståelse for menneskelige faktorer som påvirker vår adferd og måten vi samhandler og kommuniserer i team for å forhindre misforståelser og at uhell og nesten uhell skjer (Haukeberg, K, 2019).

Losbordingsfelt: Geografiske angitte punkter i sjøkartet, der los kan borde/kvitte.

Innholdsfortegnelse

NTNU forside.....	I
Egenerklæring.....	II
Publiseringsavtale.....	III
Forside.....	IV
Forrord.....	V
Sammendrag.....	VI
English summary.....	VII
Begrepsforklaring.....	VIII
Innholdsfortegnelse.....	IX-XI

1 Innledning

1.1 Lostjenesten.....	s.1
1.2 Losformidling.....	s.2
1.3 Bakgrunn for oppgaven.....	s.3
1.4 Presentasjon av problemstilling.....	s.4
1.5 Oppgavens avgrensning.....	s.4
1.6 Oppgavens oppbygning.....	s.4

2 Teoretisk bakgrunn for oppgaven

2.1 Losbestilling.....	s.5-6
2.2 Njord mobil app.....	s.6
2.3 Los instruks 09.04 utførelse av losingen.....	s.6
2.4 Losformidling instruks 08.3.....	s.6
2.5 Hviletidsbestemmelse for los.....	s.7
2.6 Kommunikasjon.....	s.7
2.7 Digital kommunikasjon.....	s.8

3 Metode

3.1 Valg av metode.....	s.8-9
3.2 Forskningsdesign	s.9
3.3 utfordringer med kvalitativ metode.....	s.10
3.4 Valg av intervjuobjekt.....	s.10-11
3.5 Intervjuguide.....	s.12
3.6 Intervjuform.....	s.12-13
3.7 Gjennomføring av intervju - Innsamling av data.....	s.13

3.8	Bearbeiding av råmateriale.....	s.14
3.9	Analyse og tolkning av data.....	s.14
3.10	Validitet, reliabilitet og overføringsverdi.....	s.15-16
3.11	Etiske hensyn.....	s.16
4 Kontekst		
4.1	Losprosess.....	s.17-18
5 Resultater		
5.1	Informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los.....	s.19-25
5.1.1	Informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los.....	s.19-20
5.1.2	I hvilken grad blir det gitt fullstendig og riktig informasjon?.....	s.20-22
5.1.3	Losbestiller avgjør informasjonen.....	s.22-23
5.1.4	Njord - I hvilken grad får losen den informasjonen de trenger gjennom appen.....	s.23-24
5.1.5	Utfordringer med informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los.....	s.24-25
5.2	Losens arbeid.....	s.25-27
5.2.1	Hvordan informasjonen losen får opplyst fra losformidlingen påvirker losens arbeid.....	s.25-27
5.2.2	Hva som må ligge til grunn for at losene er forberedt til et losoppdrag.....	s.27
5.3	Losformidling.....	s.27-28
5.3.1	Informasjonsdeling mellom los og losformidling.....	s.27
5.3.2	Utfordringene med å arbeide som losformidler, med tanke på informasjonen som skal formidles til losen.....	s.28
5.4	Seilasens sikkerhet.....	s.28-32
5.4.1	Hvordan informasjonen påvirker seilasens sikkerhet.....	s.28-29
5.4.2	Konsekvenser av mangelfull informasjon.....	s.29-30
5.4.3	Hva som må ligge til grunn for at en sikker seilas kan gjennomføres?..	s.30-31
5.4.4	Tilfeller der losene har fått uriktig informasjon.....	s.31-32
6 Drøfting		
6.1	Informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los.....	s.32-35
6.1.1	Informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los.....	s.32
6.1.2	I hvilken grad blir det gitt fullstendig og riktig informasjon?.....	s.33-34
6.1.3	Losbestiller avgjør informasjonen.....	s.34-35

6.1.4 Njord - I hvilken grad får losen den informasjonen de trenger gjennom appen.s.....	s.35
6.1.5 utfordringer med informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los.....	s.35
6.2 Losens arbeid.....	s.36
6.2.1 Hvordan informasjonen losen får opplyst fra losformidlingen påvirker losens arbeid.....	s.36
6.2.2 Hva som må ligge til grunn for at losene er forberedt til et losoppdrag.....	s.36
6.3 Losformidling.....	s.36-37
6.3.1 Informasjonsdeling mellom los og losformidling.....	s.36-37
6.3.2 utfordringene med å arbeide som losformidler, med tanke på informasjonen som skal formidles til losen.....	s.37
6.4 Seilasens sikkerhet.....	s.37-39
6.4.1 Hvordan informasjonen påvirker seilasens sikkerhet.....	s.37-38
6.4.2 Konsekvenser av mangelfull informasjon.....	s.38
6.4.3 Hva som må ligge til grunn for at en sikker seilas kan gjennomføres?.....	s.38
6.4.4 Tilfeller der losen har fått uriktig informasjon.....	s.38-39
7 Avslutning	
7.1 Sammendrag.....	s.40
7.2 Konklusjon.....	s.41-42
7.3 Forslag til videre forskning.....	s.42
Litteraturliste.....	s.43-44
Figurliste.....	s.45
Vedlegg.....	s.46
Vedlegg 1: Intervjuguide.....	s.47-49

Kapittel 1 - Innledning

I dette kapitlet presenteres oppgavens problemstilling, tema for oppgaven, bakgrunnen for oppgaven, oppgavens avgrensninger og oppgavens oppbygning.

1.1 Lostjenesten

Bestemmelsene om losing i Norge strekker seg helt tilbake til Magnus Lagabøtes landslov fra 1274 (NOU, 2013:8, s.31). Videre har bestemmelsene om losing i Norge blitt endret og modernisert. Losplikten er i dag regulert i lospliktforskriften. Etter lospliktforskriften kan losplikten i all hovedsak oppfylles på to måter, enten ved å ta los eller ved å benytte farledsbevisordningen. Forskriften gir regler om hvilke fartøy som er pliktige til å ta los og angir hvilke farvann losplikten gjelder for (Kystverket, 2013).

«Kystverket har ansvar for den nasjonale lostjenesten i Norge» (Kystverket, (u.å.). Kystverket har anslagsvis 290 losere i tjeneste, som er stasjonert ved 18 ulike losstasjoner. Ved hjelp av losbåt eller helikopter border losene ulike fartøy ved utpekte losbordingsmerker langs hele norskekysten. Ifølge lov om losordningen skal losen 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 skiper foregår på en sikker måte, jf. §8 (Lov om losordningen, 2015, § 8). Lostjenesten er brukerfinansiert, gjennom avgifter som betales av skipsfarten som anvender tjenesten. Lostjenesten er bestående av losformidling, tilbringertjenesten, farledsbevisordningen og statslosene/losene. Det utføres ca. 45 000 losoppdrag årlig i Norge. Lostjenestens operative drift foregår i regi av regionale sjøtrafikkavdelinger, under ledelse av losoldermenn (Kystverket, (u.å.).

Formålet med lostjenesten er å bidra til å trygge ferdselen i norsk farvann og verne om miljøet. Dette gjøres ved å tilføre fartøyets mannskap nødvendig farvannskunnskap og tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre en sikker seilas. Lostjenesten er operativ og tilgjengelig 24 timer i døgnet, året rundt (Kystverket, (u.å.).

1.2 Losformidling

“Losformidlingen er skipsfartens kontaktpunkt ved seilaser til og fra norske havner og i transitt langs kysten” (NOU, 2013:8, s.38). Kystverket har tre losformidlingskontorer som er lokalisert i Horten, Kvitsøy og Lødingen. Losformidlingen jobber for å unngå lang ventetid på los og tilrettelegger for skipenes behov. Hvert av de tre kontorene formidler losoppdrag til de nærliggende sjøtrafikkavdelingene. Det er losformidlingen som planlegger og koordinerer hvert losoppdrag som skal gjennomføres. Losformidlingen følger oppdraget fra en losbestilling mottas i SafeSeaNet Norway, til losen har gjennomført og avsluttet losoppdraget. Losformidlingen gir også informasjon og veiledning til losen, lossøkende fartøy og losbåt om trafikksituasjonen (NOU, 2013:8, s.38). Losformidlingen har full oversikt over alle losene som er på vakt opptil ett døgn frem i tid, og fordeler losoppdrag ut ifra losbestillinger, fartøyets frister for levering av last, og losens sertifikatområder og arbeids- og hviletidsbestemmelser (Kystverket, 2017).

Losformidlingens hovedoppgaver er definert som følgende:

- *«Registrere og journalføre losbestillinger*
- *Planlegge disponering av loser på vakt og prioritere oppdrag.*
- *Koordinere transport av los til og fra skip, samt tilbake til stasjon, hjem eller til nytt oppdrag*
- *Føre oversikt over brukt arbeidstid og sertifikatdekning for den enkelte los*
- *Informasjon og veiledning til loskorpset og lossøkende fartøy i losformidlingsområdet» (Kystverket, 2017).*

Losformidlingen har som oppgave at de til enhver tid skal være oppdatert på trafikksituasjonen innenfor eget losformidlingsområde. Losformidlingen er satt til å kosteffektivt disponere lostjenestens vaktstyrke optimalt og effektivt. Lostjenesten er brukerfinansiert, gjennom losavgift. Losformidlingsavdelingen er de som er nærmest knyttet opp til losene. Det er derfor viktig at det er et godt samarbeid mellom losformidling og losene (Heimland, H, 2019).

De tre losformidlingsavdelingenes ansvarsområder er som følgende:

- Lødingen: har ansvar fra Rørvik til Kirkenes, samt Svalbard
- Kvitsøy: har ansvar fra Egersund til Rørvik
- Horten: har ansvar for Oslofjorden - Svenskegrensa, til Egersund

1.3 Bakgrunn for oppgaven

Valg av tema ble gjort i forbindelse med praksis hos Kystverkets hovedkontor i Ålesund. Jeg ble plassert på lostjenesten. Jeg fikk delta på foredrag i sammenheng med introduksjonskurs for de nye losaspirantene for 2019. Det ble foredrag både av losen som ble sendt ombord på Tide Carrier, og losen som var ombord på Viking Sky. Der de fortalte om sine opplevelser av disse hendelsene. Det var spesielt losen som ble sendt ombord på Tide Carrier som fanget min interesse. Han forklarte at han ble sendt ombord uten å vite at det var en nødsituasjon han ble sendt til. Med andre ord, så snakker man her om informasjon mellom skipet, losformidling og los. Interessen med tanke på valg av oppgavens tema falt da naturligvis nettopp på informasjonsflyt og informasjonsdeling mellom skip, losformidling og los.

Hendelsen med lasteskipet Tide Carrier, og grunnstøtingen av lasteskipet Federal Kivalina er gode eksempler på at det ikke har blitt gitt god nok, og riktige opplysninger til losen før oppdrag. Losen som ble sendt ombord på Tide Carrier fikk ikke tilstrekkelig med informasjon om selve oppdraget og alvorligheten av den. Losen fikk bare vite at det var et skip som skulle slepes inn til land på grunn av motorhavari. Losen fikk i helikopteret se video av skipet som lå faretruende nær land. Dette er opplysninger som losen burde fått på et tidligere tidspunkt. Grunnstøtingen med Federal Kivalina, der fikk ikke losen opplysninger om at brobesetningen ikke hadde de nødvendige navigasjonskart og seilingsplan fra losmøtestedet. Dette ble først kjent for losen etter at han var kommet ombord i fartøyet (Statens havarikommisjon for transport, 2010). Disse to hendelsene er gode eksempler på at det ikke alltid blir gitt nødvendig og tilstrekkelig informasjon til losen før et losoppdrag.

Å være los anses for å være den høyeste nautiske stilling man kan ha. Losen kommer om bord i fartøy for å støtte skipets brobesetning med lokale kunnskaper om farvannet de skal utføre seilasen i. Losen skal tilføre kompetanse, slik at en tryggest mulig seilas kan utføres.

1.4 Presentasjon av problemstilling

Denne oppgaven er basert på følgende problemstilling: *Hvordan påvirker informasjonen formidlet til losen, losens arbeid og seilasens sikkerhet?* Med denne oppgaven ønsker jeg å undersøke informasjonsflyten mellom losbestiller, losformidling og los. I hvilken grad blir det gitt fullstendig informasjon til losen om det oppdraget som skal gjennomføres? Både med tanke på skipsdata, øvrig informasjon om skipet og hvilken type oppdrag som skal utføres. Jeg ønsker å komme frem til hva loser mener om dette, og hvilke konsekvenser mangelfull informasjon kan føre til. Jeg oppfatter oppgaven og problemstillingen som meget interessant da informasjonen som går mellom losbestiller (rederi/agent), losformidling og los er meget viktig med tanke på å forberede losen på det oppdraget han/hun blir sendt ut på. Informasjon er viktig når det kommer til det å faktisk bli forberedt på hva man skal gjøre og hvordan man skal gjennomføre det på en best mulig- og sikkerhetsmessig måte. For å besvare problemstillingen har jeg valgt en kvalitativ forskningsmetode, der jeg skal utføre intervju med informanter som arbeider som loser.

1.5 Oppgavens avgrensninger

Denne oppgaven vil være sett fra losens ståsted. Hvordan losen opplever den informasjonen som han/hun får før et losoppdrag.

1.6 Oppgavens oppbygning

Oppgaven er oppbygd på følgende måte: oppgaven er delt inn i 7 kapitler, med egne underkapittel i hvert kapittel for en mest mulig systematisk og ryddig presentasjon av innholdet. Kapittel 1 i oppgaven, er oppgavens innledning. Der presenteres oppgavens problemstilling, tema for oppgaven, bakgrunn for oppgaven, avgrensninger og oppgavens oppbygning. Kapittel 2, inneholder oppgavens teoretiske bakgrunn. Kapittel 3 beskriver metoden som er benyttet i oppgaven, og begrunner hvorfor man har gjort som man har gjort. Kapittel 4 presenterer oppgavens kontekst, her forklares hvordan en losprosess foregår fra start til slutt. Dette gjøres for at leseren skal få en forståelse av hvordan en losing foregår fra bestiller legger inn en bestilling til losingen avsluttes. Kapittel 5 presenterer oppgavens resultater. Dette kapittelet beskriver og forklarer hva som fremkom av intervjuene. Kapittel 6 er oppgavens drøfting, her blir oppgavens funn drøftet i sammenheng med forankret teori. Kapittel 7 er oppgavens avslutning, i dette kapittelet presenteres oppgavens sammendrag, konklusjon på problemstillingen og forslag til videre forskning.

Kapittel 2 - Teoretisk bakgrunn for oppgaven

Kapittel 2 beskriver oppgavens teoretiske forankring. Teorien som er presentert er teori som videre diskuteres i kapittel 6 for å belyse problemstillingen.

2.1 Losbestilling

Bestilling av losjenester gjøres i Kystverkets elektroniske meldingssystem SafeSeaNet Norway, bestillingene utføres av skipet eller skipets agent. Etter at bestillingen er registrert i SafeSeaNet Norway, blir bestillingen automatisk videresendt til losformidlingen. Deretter registrerer losformidleren bestillingen, og prioriterer de ulike oppdragene ut fra hvilke losressurser som er tilgjengelig. Prioriteringen tar utgangspunkt i bestillingstidspunkt, fartøyenes frister for levering av last, hvilke sertifikatområder de vakthavende losene har og arbeids- og hviletidsbestemmelser. Losformidlingen og losene bruker det elektroniske losformidlingsystemet Njord. Losformidlingen koordinerer i enkelte tilfeller transport av losen til og fra skipet. Dette skjer i all hovedsak i tilfeller der losen har lang reisevei til og fra skipet som loses. Koordinering av transport kan være en omfattende oppgave i seg selv, ettersom det er store forskjeller i hvor det er hensiktsmessig at losen hentes og hvor han leveres etter et avsluttet losoppdrag. Dette gjøres for å utnytte losens arbeidstid på en mest mulig effektiv måte. Losformidlingskontorene har alltid to personer på vakt på dagtid, og minimum en om natten. Det kreves minimum tre års relevant erfaring fra maritim virksomhet for å bli tilsatt som losformidler, losformidlerne har normalt sett nautisk utdanning (NOU, 2013:8, s.38-39). Bestilling av los skal gjøres med minst 24 timers varsel. Ved losoppdrag som krever særlig planlegging, må bestilling skje i god tid, slik at forsvarlig planlegging kan gjennomføres, etter lospliktforskriften, jf. § 4b (1) (Lospliktforskriften, 2017, §4).

Losbestillinger skal inneholde følgende opplysninger:

- Fartøyets navn, kallesignal, IMO-nummer og nasjonalitet
- Fartøyets lengde, bredde, dypgående og bruttotonnasje
- Lastens art
- Bestemmelseshavn
- Sted for start losing (losbordingsfelt/havn/kai/ankersted)
- Sted for slutt losing (losbordingsfelt/havn/kai/ankersted)
- Antatt starttidspunkt for losing

Dette er beskrevet i lospliktforskriften, jf. § 4 a (Lospliktforskriften, 2017, §4).

Ifølge lospliktforskriften § 4 b som beskriver bestillingsfrist skal endelig bekreftelse av oppstartstidspunkt gis senest 2 timer før starttidspunkt, jf. § 4 b (3) (Lospliktforskriften, 2017, §4).

2.2 Njord mobil app

Njord mobil er et hovedverktøy for losene. Det er en mobilapplikasjon som benyttes til å melde arbeidstid, informasjon om losoppdrag, utfylling av skipperbevis, og føring av variable tillegg og overtidstimer. Njord mobil benyttes også av andre brukere enn los, men da uten mulighet for å sende inn informasjon. Benyttes blant annet av losoldermenn som via appen holder seg orientert om alle losoppdrag i sitt distrikt. Njord mobil har funksjoner der man kan starte og stoppe arbeidstiden der losformidleren får en oversikt over losens arbeids- og hviletid, og samtidig gir losen en oversikt over restarbeidstid i henhold til gjeldende regelverk om arbeids- og hviletid etter losens særavtale. Losformidler mottar varsel dersom losen ikke har nok restarbeidstid målt opp mot oppdragets estimerte lengde. Los og losformidler har også mulighet for å simulere restarbeidstid under pågående oppdrag i appen. Dette kan gjøres for å planlegge neste oppdrag (Heimland, H, 2019).

2.3 Los instruks 09.04 utførelse av losingen

Før et losoppdrag skal losen i den grad det er mulig sette seg inn i oppdraget for å være mest mulig forberedt til å gjennomføre oppdraget på en sikker og god måte. Losen skal også gjøre seg kjent med fartøyets ytre mål, tilstand, manøvreringsevne og begrensninger. Denne informasjonen skal fremkomme på standard "pilot card" (Haukeberg, K, 2019).

2.4 Losformidling instruks 08.3

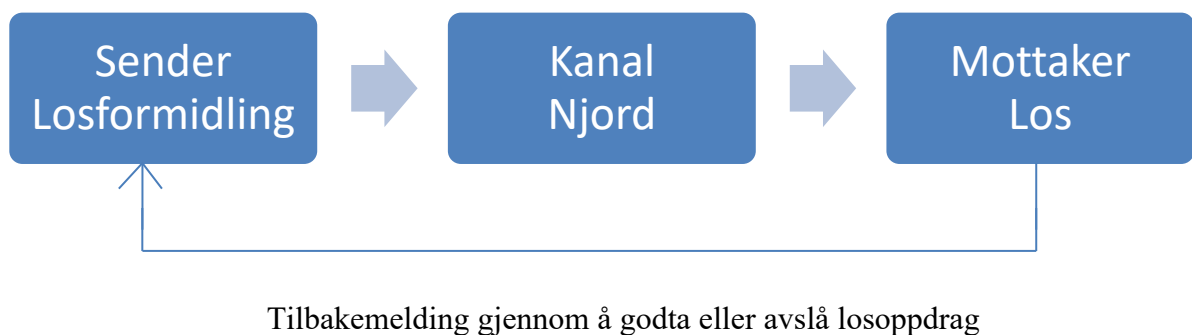
Gjennom formidlingssystemet skal losformidlingen kontrollere- og eventuelt registrere losbestillinger, i tillegg til å sørge for at alle relevante opplysninger som vedgår oppdraget er tilgjengelig. Losformidlingen skal: Tilvise losoppdrag og kontrollere at relevante opplysninger om det aktuelle fartøyet og losoppdraget som formidles til losen er riktige (Heimland, H, 2019).

2.5 Hviletidsbestemmelse for los

Ifølge losens særavtale skal losen ha minimum 12 timer hvile siste 24 timer, maks delt på to. Brudd på hvile- og arbeidstidsbestemmelsene skal meldes som avvik, både av los og losformidler, i Kystverkets forbedringssystem (Heimland, H, 2019).

2.6 Kommunikasjon

Ordet kommunikasjon stammer fra det latinske ordet «communicare» som betyr «meddele», «melde», «gjøres felles», «stå i forbindelse med» eller «underrette om» (Kaufmann og Kaufmann, 2015, s.395). En enkel definisjon på kommunikasjon er at det handler om «overføring eller utveksling av informasjon gjennom et felles symbolsystem» (Kaufmann og Kaufmann, 2015, s.395). En mer presis definisjon på kommunikasjon: “Kommunikasjon er prosessen der en person, gruppe eller organisasjon (sender) overfører en type informasjon (budskap) til en annen person, gruppe eller organisasjon (mottaker), og der mottaker(ne) får en viss forståelse av budskapet” (Kaufmann og Kaufmann, 2015, s.395). Man kan generelt se på kommunikasjon som en prosess der man deler informasjon innenfor et delt fortolkningsrammeverk på en slik måte at informasjonen som deles fremstår som meningsfull eller brukbar for den som mottar den (Kaufmann og Kaufmann, 2015, s.394). Som oftest foregår kommunikasjon gjennom følgende former: muntlig utveksling, telefonsamtaler, video, skriftlig og elektronisk (Kaufmann og Kaufmann, 2015, s.395).



Figur 2, Forenklet modell av sosial kommunikasjon, sett i sammenheng mellom losformidling og los (Kaufmann og Kaufmann, 2015, s.397).

2.7 Digital kommunikasjon

Ved bruk av digital kommunikasjon blir prosessen med å overføre informasjon effektivisert. Det er en enklere prosess å overføre og distribuere informasjon til flere mottakere gjennom digital kommunikasjon. Det er viktig å huske på at ved digital kommunikasjon som er skriftlig informasjon, vil informasjonsfyllden være lavere enn ved en vanlig samtale (Kaufmann og Kaufmann, 2015, s.403). Det er også viktig å tenke over at digital kommunikasjon mangler den ikke-verbale kommunikasjonen og kan føre til misforståelser (Kaufmann og Kaufmann, 2015, s.404).

Kapittel 3 – Metode

Kapittel 3 beskriver metoden som er benyttet i oppgaven. Metodekapittelet beskriver oppgavens forskningsdesign og hva som har blitt gjort, og begrunner hvorfor man har gjort det (Larsen, 2017, s. 133).

3.1 Valg av metode

Man skiller mellom to hovedtyper vitenskapelige metoder, kvalitativ og kvantitativ. Når man skal sette i gang en undersøkelsesprosess, må man tenke igjennom hva man ønsker å oppnå med undersøkelsen, og velge metode ut ifra det. Forskeren må ta et valg om hvordan man skal samle inn data til undersøkelsen, med andre ord hvordan informasjonen skal innhentes (Larsen, 2017, s.25). For å finne ut av hvilken metode man bør bruke avhenger dette av en rekke faktorer som: tilnærming, problemstilling, formålet med undersøkelsen, egenskaper ved studieobjektene, forholdet til kildene og egne forutsetninger og ressurser (Larsen, 2017, s.25-27).

Grunnen til at det ikke ble valgt en kvantitativ metode, begrunnes med at det ville blitt utfordrende å innhente data som omhandler menneskers erfaringer og meninger i form av for eksempel en spørreundersøkelse. Dette ville blitt krevende når man ikke har så mye forkunnskap om det som skal undersøkes på forhånd. Det kan også tenkes at man ikke ville fått like utfyllende svar og like «rik informasjon» i en spørreundersøkelse, ettersom det som undersøkes er losenes opplevelser og erfaringer med tanke på informasjon før et losoppdrag. Ifølge Tjora kan man si, at som en hovedregel benyttes kvalitativ metode, nærmere bestemt

kvalitative intervju når man skal undersøke menneskers meninger, erfaringer og holdninger. Vi er dermed ute etter å se verden fra informantens ståsted (Tjora, 2017, s.114). Det er derfor valgt en kvalitativ tilnærming i denne oppgaven, da dette anses som den mest gunstige metoden for studien ettersom temaet som undersøkes omhandler løsenes erfaringer og meninger rundt oppgavens problemstilling. Bruk av kvalitative intervju, er fordelaktig fordi man har mulighet til å stille oppfølgingsspørsmål. Slik at man på den måten kan få mer utdypende svar fra informantene. Man får også muligheten til å rette opp i eventuelle misforståelser og dykke dypere inn i temaet man undersøker. Kvalitativ metode er også en enklere måte å sikre god validitet, siden det er mulig å stille mer utdypende og flere spørsmål underveis. Samtidig som den som intervjues får muligheten til å snakke friere (Larsen, 2017, s.29).

3.2 Forskningsdesign

Denne bacheloroppgaven gjennomføres med utgangspunkt i en forskningsprosess som er delt inn i ulike faser, nærmere bestemt sju ulike faser. Faseinndelingen som vises nedenfor vil bli brukt som en mal for denne oppgaven, da dette er en ryddig og strukturert måte og redegjøre for hvordan oppgaven er gjennomført (Larsen.2017, s.18).

	Fasene	Hva vi gjør
1	Valg av tema og problemstilling	Finne ut hva en vil undersøke
2	Bestemme utvalg av variabler/kategorier	Velge ut hvem som skal være med i undersøkelsen, og hva en vil undersøke nærmere
3	Innsamling av data	Gjøre datainnsamlingen
4	Bearbeiding av data	Bearbeide dataene slik at de er klare til analyse
5	Analyse av data	Forenkle og sammenfatte dataene
6	Tolkning av resultater	Finne ut hva dataene forteller
7	Utarbeiding av rapport	Skrive rapporten

Figur 3, *forskningsdesign* (Larsen, 2017, s.18).

3.3 utfordringer med kvalitativ metode

En ulempe med kvalitativ metode er som hovedregel at man ikke kan generalisere statistikk. Det er også veldig tidkrevende å behandle dataene man sitter igjen med etter et intervju, siden dataene må transkriberes. Siden det ikke er svarkategorier som kan krysser av ved i en kvalitativ undersøkelse, er det å forenkle og klassifisere datamengden slik at de blir oversiktlige en lang og krevende prosess. Dataene man har må være oversiktlige og grundige for at man skal kunne sammenligne og analysere de svarene man har fått fra de ulike intervjuene. Det kan også være en utfordring at man ikke får like stor grad av anonymitet i et intervju, slik som man får i en spørreundersøkelse. Det er med andre ord en ulempe og en utfordring at folk ikke alltid snakker sant i kvalitative intervjuer. Det kan forekomme at informanten i et kvalitativt intervju svarer det som informanten tror at intervjueren vil at han/hun skal svare. Dette kan for eksempel skyldes at informanten ikke føler det er akseptabelt å svare det han/hun faktisk mener, eller at informanten gir et svar som ikke stemmer for å skjule eventuell uvisshet rundt temaet. Dette er utfordringer med kvalitative undersøkelser som er viktig å ta med seg videre i studiet, for å gjøre utfordringene mest mulig håndterbare (Larsen, 2017, s.29-39).

3.4 Utvelging av intervjuobjekter

Det er i denne fasen man velger hvem som skal være med i undersøkelsen, og hva man konkret vil samle inn data om. De som skal delta i undersøkelsen, er et utvalg, en gruppe mennesker som er valgt ut for å delta i undersøkelsen. Disse personene er enheter i undersøkelsen, og vi kaller dem for informanter. Denne fasen dreier seg om å velge ut informanter, for å få den informasjonen man har et ønske om å få for å kunne besvare oppgavens problemstilling (Larsen, 2017, s.89). I denne undersøkelsen vil det bli gjort intervjuer av losere, for å kunne besvare oppgavens problemstilling. Å innhente informasjon om oppfatninger og erfaringer fra ulike losere er viktig for å besvare problemstillingen, siden det er losen, og hans arbeid som er fokuset i denne undersøkelsen. Videre for å velge ut nettopp hvilke losere som skulle velges ut som informanter, valgte jeg en skjønnsmessig utvelging. Dette er en form for strategisk utvelging, da kan forskeren selv velge ut enhetene ut fra sin egen vurdering av hvem som er hensiktsmessig å velge til å delta for å besvare problemstillingen (Larsen, 2017, s.91). I den sammenheng søkte jeg hjelp fra noen av de ansatte i lostjenesten, slik at de kunne hjelpe meg med hvilke losere som burde delta i

undersøkelsen. Utvelgingskriteriene var at jeg ønsket erfarne loser, med andre ord loser som hadde arbeidet som los i minimum 5 år. Jeg ønsket erfarne loser, siden det er nærliggende å anta at de har erfaringer og opplevelser å dele angående oppgavens problemstilling. Da er de vant i jobben og har godt med erfaring med å arbeide som los. Jeg ønsket også en blanding av loser fra ulike losoldermannskap. Under arbeidet med utvelgelse av ulike loser som skulle delta i undersøkelsen, ble jeg opplyst at det skulle komme en gruppe med loser fra hele landet. Losene skulle til Kystverkets hovedkontor i Ålesund på kurs. Jeg benyttet meg derfor av dette, da jeg fikk muligheten til å intervju loser “ansikt til ansikt” fra ulike deler rundt om i landet. Dette er veldig positivt for min undersøkelse, da jeg fikk et godt representativt av loser fra flere ulike steder i landet. Der er syv losoldermannskap i Norge, i denne undersøkelsen er det et representativt fra fire av syv losoldermannskap.

Informant	Intervjuform	Stilling	Erfaring som los	Sted for intervju	Losoldermannskap
Los 1	Semistrukturert intervju “ansikt til ansikt”	Statslos	Jobbet 10 år som los	Kystverket Ålesund 04.11.19	Nordland losoldermannskap
Los 2	Semistrukturert intervju “ansikt til ansikt”	Statslos	Jobbet 10 år som los	Kystverket Ålesund 05.11.19	Rogaland losoldermannskap
Los 3	Semistrukturert intervju “ansikt til ansikt”	Statslos	Jobbet 16 år som los	Kystverket Ålesund 05.11.19	Rogaland losoldermannskap
Los 4	Semistrukturert intervju “ansikt til ansikt”	Statslos	Jobbet 11 år som los	Kystverket Ålesund 06.11.19	Vestlandet losoldermannskap
Los 5	Semistrukturert intervju “ansikt til ansikt”	Statslos	Jobbet 6 år som los	Kystverket Ålesund 06.11.19	Troms og Finnmark losoldermannskap

Figur 4, informantene som er med i undersøkelsen.

3.5 Intervjuguide

Intervjuguiden skal fungere som samtalens ledetråd og manus, altså en oversikt over de spørsmål man har utarbeidet og skal stille under intervjuet. Intervjuguidens hensikt er å strukturere intervjuene (Tjora, 2017, s.153). Intervjuguiden består av 24 spørsmål, som er inndelt i fem ulike temaer, med underspørsmål for hvert tema. Temaene i intervjuguiden er følgende:

- Oppvarmingsspørsmål
- Informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los
- Losens arbeid
- Losformidling
- Seilasens sikkerhet

Å lage tema for spørsmålene i intervjuguiden ble gjort for å passe på at man stiller relevante spørsmål, med tanke på problemstillingen som man skal finne svar på. Temaene gjør det også mer oversiktlig når man skal starte arbeidet med å analysere og tolke dataene man har innhentet. Det ble utarbeidet åpne spørsmål slik at informanten potensielt sett kan svare på spørsmålene slik at man oppnår en dyp forståelse for det man undersøker, og at en mest mulig naturlig samtale kan finne sted. Intervjuguidens temaer vil være hovedtemaene i kapittel fire i oppgaven, der funnene blir presentert og drøftet. Intervjuguiden er vedlagt som vedlegg.

3.6 Intervjuform

Det ble valgt å gjennomføre semistrukturerte intervjuer, altså delvis strukturerte intervjuer. Ved semistrukturerte intervjuer blir det ofte brukt en fleksibel intervjuguide. Slik jeg utførte intervjuene, fungerte Intervjuguiden slik at jeg hadde ferdige utarbeidede spørsmål og noen stikkord. Intervjuguiden er fleksibel på den måten at man kan stille spørsmålene i den rekkefølgen man måtte ønske eller er passende under intervjuet. Ved å utføre semistrukturerte intervju fikk jeg også muligheten til å stille oppfølgingsspørsmål der det var nødvendig, og be om utdypninger når det var nødvendig. Dette ble gjort for å oppnå dypere forståelse og i tilfeller der det var nødvendig å konkretisere noe som var uklart. En fordel med denne typen intervju er at man også er fleksibel på den måten at informanten kan ta opp temaer og utdypninger på eget initiativ, som kan føre til at man får viktig informasjon

som man eller ikke hadde fått. I slike intervjuer har intervjueren en viktig oppgave både med tanke på utforming av intervjuguide og under selve intervjuet med å forsikre seg om at man får den nødvendige informasjonen man trenger knyttet til problemstillingen (Larsen, 2017, s.99-100). Jeg valgte å bruke semistrukturerte intervju fordi jeg ønsket strukturen med tanke på ferdig formulerte spørsmål, men samtidig ha mulighet til å spørre om ting underveis, eller bytte rekkefølgen på spørsmålene. Jeg ønsket i all hovedsak en mest mulig naturlig samtale, som kunne føre til rik informasjon fra informantene.

3.7 Gjennomføring av intervju - Innsamling av data

Det ble gjort avtaler med de ulike losene om tidspunkt for intervju og videre utførte jeg intervjuene på Kystverkets kontor. Intervjuene ble holdt på et møterom på lostjenesten. Det ble tatt lydopptak under intervjuene, dette ble gjort fordi når man intervjuer alene har man gjerne ikke mulighet til å notere ned det informantene sier og man kunne potensielt gått glipp av viktig informasjon som informanten sier. Når man tar lydopptak under intervjuet gir dette en garanti om at vi får med oss alt som blir sagt. Slik at man kan fokusere på selve intervjusituasjonen, og sikre god kommunikasjon, god flyt gjennom intervjuet, og be om utdypninger og konkretisering dersom det er nødvendig (Tjora, 2017, s.166).

Stemningen under intervjuene var lett, og alle viste tegn til at de var komfortabel i situasjonen. Dette er positivt, med tanke på informasjonen de har delt under intervjuene. At de fremsto som komfortable i settingen kan tyde på at informasjonen de har delt med meg er deres oppriktige meninger. Intervjuene av de 5 losene ble utført på en periode over 3 dager. Det var en fordel å intervjuer losene så intensivt, slik at jeg på den måten husket hva losere som ble intervjuet tidlig i løpet hadde uttalt, og kunne da spørre de andre losene hva de mente om det. *“Innsamling av data dreier seg om å innhente informasjon om virkeligheten som er relevant for problemstillingen”* (Larsen, 2017, s.97). Kvalitative data i denne oppgaven er i form av intervjudata, som ble tatt opp slik at man sitter igjen med en lydfil etter intervjuene er gjennomført (Larsen, 2017, s.97).

3.8 Bearbeiding av råmateriale

Ettersom det ble gjort lydopptak under intervjuene, sikrer dette at man får med seg alt informantene har sagt under intervjuene. Bearbeidingen av dataene går da ut på at det som har blitt sagt under intervjuene skal transkriberes, altså at man skriver ned det som har blitt sagt ord for ord, slik at dette blir en tekst. Det er viktig at dette arbeidet gjøres nøyaktig og helst ordrett slik som informanten har sagt det. Dette er et omfattende arbeid, som er med på å sikre høyere validitet i oppgaven. Det er svært viktig med et godt datagrunnlag, da det er i denne delen av undersøkelsen man vil kunne få svar på det man undersøker (Larsen, 2007, s.110). Etter prosessen med transkriberingen var gjennomført, var det hele 80 sider med data etter de fem intervjuene. *“Etter at innsamlingen av kvalitative data er gjennomført, sitter man igjen med data som er registrert blant annet gjennom sitater, notater og lydopptak”* (Larsen, 2017, s.110). Videre tar man for seg dataene og systematiserer de og forbereder de til analyse. Dette må utføres med nøyaktighet for å oppnå et godt resultat (Larsen, 2017, s.110).

3.9 Analyse og tolkning av data

“Vi kan enkelt si at analyse handler om å studere teksten for å se mønstre og sammenhenger” (Larsen, 2017, s.113). Det er i denne fasen av arbeidet man skal finne likheter, forskjeller og ulike mønstre. Ved å analysere kvalitative data må man jobbe med en stor mengde tekst. Denne fasen dreier seg også i stor grad av å redusere den datamengden man har. Man fjerner den informasjonen som anses for å ikke være relevant for problemstillingen. Dette gjør analysearbeidet lettere og mer oversiktlig, at man på den måten fokusere på det som er relevant for det man undersøker. Dataene må systematiseres slik at det kan tolkes. Under analysearbeidet ble det identifisert likheter, forskjeller og sammenhenger (Larsen, 2017, s.113). Mens å analysere dreier seg om å identifisere funnene, handler tolkningen om å finne meningen av funnene. Man må finne ut av hvordan mønstrene og sammenhengene man har identifisert skal forstås (Larsen, 2017, s.122). Man skal tolke og forstå hva informantene har formidlet under intervjuene. Det er nødvendig *“(..) å finne balansen mellom egen tolkning og en beskrivelse av det informantene har formidlet”* (Larsen, 2017, s.122). Larsen beskriver videre at *“kunsten er å tolke uten å overtolke”* (Larsen, 2017, s.122).

3.10 Validitet, reliabilitet og overføringsverdi

Validitet i forskning dreier seg om relevans eller gyldighet. I kvalitative studier handler validitet om bekreftbarhet, troverdighet og overføringsverdi. Validitet i kvalitative studier dreier seg om i hvilken grad man undersøker det man har som mål å undersøke. Validitet dreier seg altså om man samler inn data som er relevant for å svare på problemstillingen, slik at de slutningene som trekkes, er valide. Man må stille de spørsmål som gir svar på undersøkelsen, med tanke på problemstillingen. Det er viktig at de fortolkningene man gjør er troverdige. Kvalitative studier har som mål å ha muligheten til å overføre funnene som kommer frem i studien, til andre grupper enn de som har deltatt i undersøkelsen (Larsen, 2017, s.93-94).

Reliabilitet i studien viser til nøyaktighet eller pålitelighet, med andre ord om undersøkelsen er pålitelig, og at nøyaktighet har hatt et høyt fokus gjennom hele prosessen. Sikring av høy reliabilitet kan ofte være en liten utfordring i kvalitative undersøkelser. Reliabilitet i kvalitative studier blir ofte sett i sammenheng med troverdighet. Troverdighet er altså viktig både når det er snakk om validitet og reliabilitet. Det er viktig at de empiriske funnene som presenteres i oppgaven er basert på data om de faktiske forhold. Datamaterialet er ikke troverdig dersom det bygger på forskerens perspektiv, meninger eller skyldes tilfeldige omstendigheter under prosessen. Det er særlig viktig at innsamlingsmetoder og analysemetoder blir beskrevet, slik at andre kan vurdere og få en forståelse av hvordan dette har blitt utført (Larsen, 2017, s.95).

Under arbeidet ble det gjort gjennomgang av datamaterialet på ulike tidspunkt i prosessen. Dette ble gjort ved at det ble stilt forståelige spørsmål, som ikke var lende. Under prosessen med transkribering, ble det satt av god tid til det slik at det ble gjort nøyaktig. Videre ble teksten analysert og systematisert for å oppnå nøyaktighet. Dette ble gjort for å sikre at reliabiliteten skulle bli høyest mulig. Det ble også holdt orden på hvem som hadde sagt hva under intervjuene, slik at man har kontroll på hvem som hadde uttalt hva (Larsen, 2017, s.95).

Der er viktig at man har i bakhodet at de kvalitative undersøkelsene bør ha en overføringsverdi, med andre ord om det man finner, også er relevant for andre enn de personene som er med i undersøkelsen. Forskningen i seg selv er i mange tilfeller ikke så

interessant dersom den bare er aktuell for de menneskene som undersøkes, der er selvsagt visse unntak. Overføringsverdien styrkes gjennom en undersøkelse med høy grad av validitet og reliabilitet, og som er i sammenheng med teori og annen forskning (Larsen, 2017, s. 89-90). Det påpekes at funnene og resultatene bare er et representativt for dette utvalget. Dette er en kvalitativ studie, så generaliserbarheten er dermed begrenset.

3.11 Etiske hensyn

«Mye av etikken i forbindelse med intervjuer er knyttet til presentasjon av data, for eksempel når det gjelder anonymisering og transparens» (Larsen,2017, s.175). Etikken forbundet med forskning dreier seg også om selve utførelsen av intervjuene (Larsen,2017, s.175). I den forbindelse handler forskningsetikken i hovedsak om at informantene ikke skal komme til skade på noe vis (Tjora, 2017, s.175).

Før hvert av intervjuene ble alle informantene spurt om det er greit at det ble gjort lydopptak under intervjuene. Det ble samtidig opplyst om at opptakene ikke vil deles eller spilles av for noen andre enn meg selv og eventuelt veileder om nødvendig. Det ble også gitt informasjon til informantene hvordan jeg skal bruke opptakene, at de ikke vil bli omtalt med navn eller lignende i oppgaven. Losene vil bare bli omtalt som los 1, los 2, los 3. På denne måten vil intervjuobjektene i denne undersøkelsen bli holdt anonyme. De fikk også opplyst at når oppgaven er levert og godkjent av skolen vil alle opptak bli slettet (Tjora, 2017, s.167). Før hvert intervju startet ble informantene informert om at de kan avbryte intervjuet om de ikke ønsker å delta likevel, både under intervjuet og i ettertid. De ble også informert at de måtte si fra om det på noen måte ble ubehagelig på noen som helst måte. At informantene ble holdt anonyme, var viktig for at de skulle føle at de kan si sin oppriktige mening uten at noen skulle kunne finne ut at de var den som hadde sagt det. Det eneste som fremkommer i oppgaven om informantene som er med er hvor lang erfaring de har som los, og hvilket losoldermannskap de hører til. Dette kan på ingen måte identifisere informantene på noen måte, om hvem de er. Informantene bekreftet under intervjuene at de tillot at de som ble sagt under intervjuene kunne benyttes i oppgaven.

Kapittel 4 – Kontekst

Dette kapittelet beskriver hvordan losprosessen foregår, dette er for at leseren skal få en oppfatning av hvordan dette utføres.

4.1 Losprosess



Figur 5, *Losprosess* (Kystverket (u.å.).

Denne figuren viser losprosessen. Figuren beskriver hele prosessen fra losbestiller legger inn en bestilling, til losoppdraget er gjennomført og skipet blir fakturert for oppdraget.

Bestilling: Det starter med at et skip eller skipets agent legger inn en losbestilling i SafeSeaNet. Der legger man inn informasjon om fartøyet som beskrevet i kapittel 2.1 om losbestilling. Det blir også oppgitt klokkeslett for når losoppdraget skal starte, dette kan endres av skipet frem til 2 timer før oppstart.

Formidling: Losformidlingen registrerer losbestillingen, og finner en los på vakt som har mulighet til å ta på seg oppdraget. Losoppdrag og oppdateringer angående oppdraget genereres fra Njord mobil app. Når losen mottar melding om et losoppdrag skal losen bekrefte at oppdraget er akseptert, eller avslått med begrunnelse. Meldingen vil være tilgjengelig i Njord for losformidlerne (Haukeberg, K, 2019).

Planlegging av oppdrag og framreise: Det planlegges ut ifra om det er et rutinemessig losoppdrag eller om det er å anse som et spesialoppdrag. Døme på et spesialoppdrag et for eksempel rigglosing, f.eks. en rigg som skal taues inn i en fjord eller lignende.

Det blir planlagt og avklart om losen skal borde fartøyet med losbåt, helikopter eller gå ombord ved kai dersom skipet ligger ved kai.

Losing: Før et losoppdrag skal losen i den grad det er mulig sette seg inn i oppdraget for å være mest mulig forberedt til å gjennomføre oppdraget på en sikker og god måte. Losen skal også gjøre seg kjent med fartøyets ytre mål, tilstand, manøvreringsevne og begrensninger. Denne informasjonen skal fremkomme på standard “pilot card”. Losen skal deretter planlegge selve losoppdraget i samarbeid med skipsfører eller vakthavende offiser. Det skal avklares avgang/ankomst, bording og kvitting av los og seilingsrute. Det skal også avtales språk og kommunikasjonslinjer, for tydeliggjøring av hvem som har kontrollen om bord. Det skal etableres god BRM. Losen skal holde kommunikasjonen med VTS på det språk som er avklart på forhånd med skipsfører/vakthavende offiser. Kommunikasjon med VTS, når det er engelskspråklig fartøy involvert, skal være på engelsk. Losen skal overvåke og kontrollere fartøyets posisjon, kurs og fart, for å opprettholde sikker seilas (Haukeberg, K, 2019).

Avslutning: Her avsluttes losoppdraget, losen kvitter fartøyet enten ved losmerket, eller for eksempel ved at fartøyet er fortøyd ved kai. Eventuell rapportering av avvik, varsling, hendelser med tanke på losoppdraget skal varsles om etter oppdraget er avsluttet.

Skipperbevis: Her blir faktura sendt ut til skipet etter avsluttet losoppdrag.

Kapittel 5 – Resultater

I dette kapittelet vil oppgavens resultater presenteres og redegjøres. Med andre ord resultatene av dataene som fremkom av intervjuene. Direkte sitater blir presentert i kursiv i teksten, slik at det skal komme frem på en oversiktlig måte. Resultatene som fremkommer er et representativt av utvalget av informantene i denne undersøkelsen.

5.1 Informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los

5.1.1 Informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los

Losene beskriver informasjonsflyten mellom losbestiller, losformidling og los som at losbestiller, som enten er skipet selv eller en agent, legger inn en losbestilling i SafeSeaNet. Deretter planlegger og koordinerer losformidlingen losoppdraget, og finner en los som har arbeidstid og som er tilgjengelig til å utføre oppdraget. *“Båten eller agenten bestiller til losformidlingen, går inn i SafeSeaNet, skriver ned alt som er viktig for oss, og så tildeler losformidlingen oppdrag, og så får vi en sånn kortversjon av bestillingen. Av og til så er det mangelfullt, og av og til så er det veldig greit”.*

Tidligere var det slik at losene ble oppringt av losformidlingen og fikk spørsmål om de kunne ta et oppdrag. De fikk videre informasjonen om oppdraget over telefon. Etter Njord appen ble tatt i bruk får losene losoppdrag og informasjon vedrørende oppdraget på SMS, og gjennom Njord. Det hender at de blir oppringt av losformidlingen og får informasjon på denne måten også. Losen må deretter svare om han/hun tar oppdraget eller ikke. Det beskrives videre at etter Njord appen ble tatt i bruk er det stadig mindre kommunikasjon mellom los og losformidling i form av telefonsamtaler. Nå skjer det meste ved hjelp av digital kommunikasjon gjennom SMS og Njord appen, med andre ord skriftlig informasjon. Dersom det forekommer store endringer i et losoppdrag er det vanlig at losformidlingen ringer og informerer losen om endringene. *“Så fysisk kommunikasjon den har mer eller mindre, kuttet helt ut, 90% kuttet ut for min del, etter det ble elektronisk. Tidligere var det hele tiden, da var det kontinuerlig. Da var det ringing frem og tilbake. Ble du tildelt jobb, så 2 timer før så ringte du når du var ferdig med jobben, når jeg er ferdig skal jeg dra hjem eller skal jeg til neste båt”.*

Losene har ingen eller lite kjennskap til losbestillingsverktøyet SafeSeaNet, og lite kunnskap om informasjonsflyt og informasjonen som blir delt mellom losbestiller og losformidling.

“SafeSeaNet har vi som los mer eller mindre ingen kjennskap til den informasjonen som går der, eller hvordan SafeSeaNet blir brukt i utgangspunktet”.

Losene får dermed informasjonen om et losoppdrag skriftlig. Dette mener losene er en positiv utvikling, og at det blir mindre menneskelig innflytelse som igjen gjør det mer strømlinjeformet og elektronisk. Som gjør det mer effektivt og mindre menneskelig påvirket. *“Så det skjer mer og mer strømlinjeformet, og elektronisk. Mindre og mindre menneskelig innflytelse. Så det har blitt en del mer effektivt, og mindre menneskelig påvirket de siste årene. Og for oss som er operative som er ute i felten, så synes jeg det har blitt bedre”.*

5.1.2 I hvilken grad blir det gitt fullstendig og riktig informasjon?

Når det er snakk om i hvilken grad det blir gitt fullstendig og riktig informasjon til losen om det oppdraget som skal gjennomføres er det både enighet og uenighet blant losene. De fleste av losene mener at de får nok informasjon om selve losoppdraget og om fartøyet før et losoppdrag, men det vises til at der er unntak. Det forklares at de til tider får variert informasjon. Noen ganger får de alt de trenger av informasjon, mens andre ganger er det manglende opplysninger. Det påpekes at losformidlingen gir de den informasjonen som de har tilgjengelig. *“Jeg føler at det stemmer sånn høvelig. De prøver ikke å lyve for deg, eller noe slikt. De gir deg den informasjonen de har”.* En av losene påpeker det han mener er den største feilinformasjonen en los kan få er destinasjonsfeil og legger til at dypgående også er en ting som ofte er feil. *“Det er jo det største feilinformasjonen du får, det er destinasjons feil, det vil jeg påstå. Eller så er det jo dypgang og sanne ting det går på hele tiden, feil dypgang”.*

Det er enighet blant losene at dypgående på skipene er en gjenganger som ofte viser seg å være feil. En av losene beskriver dette med følgende: *“Bestiller skal jo legge inn faktisk dypgående på fartøyet, det stemmer aldri. For det er som regel et statisk tall som ligger inne”.* En annen los beskriver det som følgende: *“Det er dypgående, for de andre dataene på fartøyet er jo statisk. Det blir forklart at de ikke stoler blindt på informasjonen de får opplyst i forkant av et losoppdrag. De stoler ikke hundre prosent på dypgående som er opplyst i bestillingen, så dette truer ikke seilassen. Dette begrunnes med at skipets dypgående er det første losene spør om når de kommer om bord på et fartøy. “Det første jeg spør om det er dypgående, den stemmer kanskje halvparten av gangene”.* Et eksempel på tilfelle av

feil informasjon om skipets dypgående, losen beskriver følgende: *“Av og til så får vi tildelt en båt som sier at de kanskje har et dyptgående på 8 meter, og så kommer jeg ombord så sier skipperen nei, jeg har jo 9,5 meter. Ja men da kan ikke du gå til den kaien der. sant så, det får du på direkten når du kommer ombord, så da får du ikke til å forberede. så da må du bare hive deg rundt, så har du kanskje bare en halv time til du er inne til kai, så må du hive deg rundt å ringe til agent også, at båten kan ikke gå til kai, så..Men det er veldig sjeldent, det er kanskje 1-2% av tilfellene at det er slike ting”*.

Flere av losene påpeker at losbestiller eller agent ofte bare legger inn informasjon i bestillingen som for eksempel dypgående på sommermerket. *“Av og til så har de lagt inn sommerdypgående generelt, på grunn av at de har de lagt inn og det blir liggende inne hele tiden. så når de loss og laster så blir det liggende med samme dyptgående, og det kan jo slå uheldig ut noen ganger”*.

En annen type mangelfull eller feil informasjon som utpeker seg er destinasjonsfeil. At losen får informasjon om at skipet skal til en viss lokasjon, men når losen kommer ombord viser det seg at lokasjonen som er oppgitt på forhånd ikke stemmer. Dette går utover losens planlegging i forkant av et losoppdrag. En av losene beskriver et tilfelle av destinasjonsfeil, som han har opplevd som følgende: *“Jeg har jo kommet ombord i båter i Bergen. Jeg er los i Bergensområdet. og har godtatt og akseptert at jeg skal losen en båt fra Bergen til Krossfjorden, og så kommer du ombord og så får du beskjed at han skal ikke til Krossfjorden, han skal en annen plass. Sant, så har agenten bestilt, og det er jo egentlig den største misforståelsen, for du har jo forberedt deg”*. Losene er enige i at de har god erfaring med å skulle gå til en lokasjon, som senere viste seg å ikke stemme til å bare stoppe opp, og ta det på sparket. Rett og slett å bare omstille seg helt. Dette ble videre begrunnet med at de er godt kjent i sine sertifikat områder og har kontroll på disse områdene. *“Nå er jeg i et område som jeg seiler i hele tiden, så du trenger ikke så kolossalt med forberedelser. Men er det er område du ikke er så mye i så har du forberedt deg på det, og så må du gå i et annet område så selvfølgelig”*.

Informasjon vedrørende om det er foretatt bestilling av fortøyningspersonell og taubåt er også noe som går igjen under mangelfull informasjon. Losen må derfor undersøke om dette har blitt gjort på egenhånd. *“Nei, det er jo en del info jeg mangler, alltid, eller ofte. Jeg mangler info om at det har blitt bestilt taubåt eller ikke, jeg mangler info om kontaktnummer for å kontakte for eksempel fortøyningsfolk for å si det sånn”*. Når det er snakk om at losen

noen ganger må finne ut av ting som, for eksempel om taubåt er bestilt, eller å faktisk bestille taubåt, eller bestille fortøyningspersonell. Tre av fem losere mener at dette tar fokuset bort fra navigeringen, når de må begynne å ringe og sjekke opp i ulike ting de ikke har fått informasjon om. En av losene bekrefter dette med: *“Helt klart, tar det fokuset bort fra det vi egentlig skal”*. En annen loser beskriver det som følgende: *“Jo, det tar bort alt fokus av navigering og den jobben vi skal gjøre”*. De resterende to losene mener at dette går fint, det er ikke noe problem.

5.1.3 Losbestiller avgjør informasjonen

Flere losere har påpekt at det er losbestilleren som legger til grunn informasjonen, som losen får opplyst. Dersom losbestilleren har lagt inn mangelfull eller feil informasjon blir dette dratt videre til losformidlingen og deretter til losen. *“Dårlig informasjon i forkant, eller dårlig planlegging i forkant. Som igjen går på agenten som oftest”*. Ingen av disse losene har opplevd noe form for alvorlige konsekvenser, ulykke, hendelse eller nesten hendelse som følge av mangelfull informasjon. En av losene beskriver et tilfelle av en konsekvens av feil informasjon som en annen loser har opplevd: *Ikke for meg personlig, men jeg vet jo at andre har hatt konsekvenser av at de har.. de har seilt og så har ikke skipet oppdaget, rett og slett de har ikke fulgt med i leia, og funnet ut at oj..jammen vi skal ikke den veien, da har du seilt kanskje 10 mil i feil retning. Så bestillingen er jo noe. Så losen har gjort rett, han følger bestillingen»*. Det er da losbestilleren som avgjør hvor nøyaktig og riktig informasjonen er, alt etter hvor nøyaktig losbestilleren er når bestillingen gjøres. I tilfeller med dårlig informasjon legger ikke losene særlig skyld på losformidlingen, for de tar bare imot informasjonen og formidler den til losene. En av losene forklarer dette på følgende måte: *“Men jeg føler egentlig at, agenten gir for dårlig informasjon til losformidlingen og de sitter jo bare og tildeler hvem som skal jobbe. De har ikke noe med, føler ikke at det er deres skyld”*.

Det fremkommer at skipets fart viser seg i enkelte tilfeller å ikke stemmer. Dette går videre utover losformidlingens oppgaver som skal planlegge oppdraget. Stemmer ikke farten så kan det være at man skulle hatt to losere på et oppdrag i stedet for en. Stemmer ikke farten og oppdraget tar lengre tid på grunn av det, kan det resultere i at losen bryter hviletidsbestemmelsene. Dette beskrives på følgende måte: *“Båtene gidder ikke å forandre på, så det er det samme med farten. De bestiller los så sier de at båten har en fart på 11 knop, for de var den oppgitt med fra starten av, og så kommer man på losstasjonen så gjør*

den bare 9,5. Så på en lang losing da, så kan det hende man må ha to mann i stedet for én mann. Og da kan man skifte ut, sant. så 1 mann på den båten på 10 timers losing, og så går du over tiden din, også bryter du hviletidsbestemmelsene”.

5.1.4 Njord - I hvilken grad får losen den informasjonen de trenger gjennom appen

Losen forklarer at losformidlingen skal dobbeltsjekke informasjonen de får fra losbestiller, og forklarer hvordan dette foregår. Losen forteller videre at informasjonen som er i Njord appen stemmer veldig godt. Det opplyses også om der er tilleggsinformasjon på et skip som losen må være klar over. Dette forklares slik: *“Men det igjen går jo litt tilbake på losformidlingen, at de skal jo dobbeltsjekke dette her, både med SafeSeaNet og båten. Båten kommer jo inn, skal de åpne den opp og snakke med han 2 timer før, få bekreftelse på ting, og er det da noe de lurer på så skal jo de da få bekreftelse fra båten at, om informasjonen er korrekt. Stort sett så, så vil jeg si i 90-95% av tilfellene så stemmer den informasjonen vi får i Njord, på appen vår, og den er god nok. Og der får vi også informasjon om vi må inn å sjekke om det er tilleggsinformasjon på en båt, om det for eksempel et kompass som er ute av stilling eller om det er problemer med roret eller styremaskin. Så pleier det å ligge som en slik tilleggsinformasjon, da står jo det på meldingen du får, at se info på den båten. Da er det en kollega som har lagt inn en notis på den. så, 90-95% av tilfellene så stemmer Njord, og vi får den informasjonen vi trenger”.*

En av losene beskriver og viser frem Njord appen; hvordan den ser ut og beskriver hvilken informasjon som losene får gjennom appen. I appen finnes det informasjon om skipsdata, kai informasjon, destinasjon (fra og til) og bilde av skipet. Dette er informasjon som er lett tilgjengelig for losen. Losen var tydelig fornøyd med informasjonen som fremkommer i Njord før et losoppdrag. *“Det er en tankbåt og den skal inn den fjorden og inn til destinasjon X, som er en tankterminal. Så jeg har jo vært der mange ganger, så har du sånn kaibok med direkte link til kaien. Så kan du se på fartøyet hvordan det ser ut, bredde og lengde og max dypgående. Så om jeg gidder og har tid så kan jeg jo sjekke alt dette. Jeg trenger jo ikke å ringe ut å spør”.*

Det er høy enighet blant losene at de får den informasjon de har behov for gjennom Njord appen. *“I store trekk så får vi den informasjonen vi trenger i appen. De har merknadsfelt og*

slike ting, så de skriver notater og tilleggsopplysninger, så i ca 90% av tilfellene så får vi den informasjonen vi trenger i appen". Losene sier at er der noe de lurer på om et oppdrag de skal gjennomføre eller informasjon som de mener ikke kan stemme, så ringer de losformidlingen og finne ut av det på den måten. *"Om jeg føler jeg trenger mer så ringer jeg de. Så egentlig, så..informasjonsflyten er, den er jo lett tilgjengelig og få den. Den informasjonen du har er lett tilgjengelig mener jeg da. ja.. flyten mellom los og losformidling den går veldig lett, det er ikke noe hinder*". Informasjon som ikke finnes i appen er informasjon om fartøyets manøvreringsevne, om skipet har baugthrustere, hekkthrustere, hvilken type ror skipet er utstyrt med. Det blir videre sagt at informasjon som omhandler manøvreringsevne og lignende, er informasjon som de ikke har mulighet til å legge inn.

5.1.5 utfordringer med informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los

Når det ble stilt spørsmål angående hvilke utfordringer der er med tanke på informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los, ble det påpekt flere ulike utfordringer. En av losene påpeker som følgende *"At basic eller grunnleggende informasjon ikke når frem til losen*". Losen forklarte videre at informasjon som ofte mangler er om det er bestilt taubåt eller ikke, kontaktnummer for å kunne kontakte for eksempel fortøynings personell, informasjon om skipets dypgående, og informasjon om hvilken kai fartøyet skal til.

En annen los forklarer at *"Utfordringene forsvinner jo mer og mer, når det blir mer og mer elektronisk*". Det blir videre forklart at det som i dag er utfordringen er SafeSeaNet, med tanke på brukerne som legger inn losbestilling i systemet som ikke har noen form for opplæring i å bruke det. De som skal legge inn en losbestilling blir tvunget til å bruke et elektronisk datasystem som de ikke har noen opplæring i. Losbestiller prøver å legge inn en bestilling, og prøver og feiler for de har ikke kjennskap til hvordan det gjøres. De fortsetter og prøver og feiler til bestillingen går igjennom. Informasjonen som ligger i bestillingen er ikke nødvendigvis så nøyaktig eller korrekt i slike tilfeller. Det er ulempen med et slikt system, at man skal bruke et system om man har brukeropplæring eller ikke. *"Så de prøver og feiler, og prøver og feiler, og putter inn data og håper at det skal gå igjennom. Så tilslutt så går det igjennom, så får de lagt inn en bestilling, det er ikke alt som ligger der som er så nøyaktig, og som er korrekt nødvendigvis. Så det er jo litt av bakdelen med et slikt system*".

Losen forklarer videre at enkelte agenter sier til kapteinene at de må legge inn losbestillingen selv, fordi dette er ekstraarbeid for agentene, dette resulterer ofte til en feilkilde med en gang fordi de ikke kan å bruke systemet. Losen sier videre *“Men stort sett så går det bra, men i enkelte tilfeller så kan bestillingene, eller informasjonen som vi får kan være litt mangelfull, på grunn av brukerfeil. Men igjen, det som, det går jo ut i SafeSeaNet, og inn til losformidlingen, men det som blir videresendt til oss, gjennom vår app, den kommer jo i fra losformidlingen så de lager jo den ut ifra losbestillingen. Så det er jo et ledd imellom der, så de som, i de fleste tilfeller klarer jo de å luke ut feil og sortere dette og få sendt riktig bestilling til oss, men i noen tilfeller så kan det være at den feilen blir tatt med videre”*. Det meste blir sortert bort i losformidlingen, losen påpeker at losformidlingen er flinke til å sortere og filtrere ut informasjonen som kommer i en losbestilling før de gir informasjonen videre til los. En av de andre losene påpeker en utfordring må være i tilfeller der losbestiller ringer og endrer ting over telefon. Dette resulterer videre i at endringene ikke blir notert ned hos losformidlingen, så går informasjon tapt. For eksempel Lødingen, som har ansvar fra Kirkenes til Rørvik, har ganske mange telefoner per dag, så det er klart at informasjon kan falle bort i stressende øyeblikk. Losen påpeker videre *“Hva de kan gjøre bedre, det er nok at agentene må være flinkere, i første omgang å legge inn rett informasjon”*.

5.2 Losens arbeid

5.2.1 Hvordan informasjonen losen får opplyst fra losformidlingen påvirker losens arbeid

En los mener at informasjonen påvirker losens arbeid i aller høyeste grad, fordi det har med planleggingen av oppdraget å gjøre. Planlegging av oppdrag er en del av losens jobb og forberedelse i forkant av et losoppdrag som legger til grunn for seilassen som skal utføres. Det er viktig at losen får informasjon i tide. Losen forklarer dette på følgende måte: *“Det påvirker jo i aller høyeste grad, den informasjonen som de sitter på. Altså det har jo med planlegging av oppdrag å gjøre. Planlegging av oppdrag er jo en del av jobben. Og jo mindre info vi får jo, mindre trenger vi å planlegge. Ikke sant, det er jo det det handler om. Har du ikke noe info er det vanskelig å planlegge, annet enn at båten skal fra A til B. Så informasjon er vesentlig. Også er det vesentlig at du får infoen tidsnok”*.

En annen los mener at om man får manglende eller feil informasjon kan det ha en innvirkning på losens arbeidsdag. I hvilken grad det påvirker losens arbeid avhenger av om det er en dag med liten eller høy grad av belastning, og om losen er uthvilt. Hender det at losen får feil informasjon om for eksempel lokasjon eller kai. Lokasjonsfeil kan potensielt føre til at man seiler skipet i feil retning eller til feil lokasjon. På en dag med høy arbeidsmengde så kan feilinformasjon resultere i at dette går ut over losens humør. Det kan gå ut over losens relasjon til kaptein og øvrig brobesetning, losens presentasjoner, og det kan gå ut over relasjonen til losformidlingen. Losen forklarer videre *“Men i hvilken grad, det kommer jo helt an på, arbeidsdagen utenom sant. Har jeg 1 båt en dag, og det skjer veldig lite så “skit og”. En liten feil fra formidlingens siden det betyr ikke noe.. så mens neste dag om jeg er overbelastet og sliten og sånt så betyr det all verden”*.

En los påpeker at om han får informasjon som er uklar, så ringer han losformidlingen for å finne ut av det. Los forklarer videre at det er mye administrering fra losens side rundt et losoppdrag, for eksempel dette med taxi til og fra losoppdrag som losen må ordne selv. Losen sier videre at har du et losoppdrag som tar under en time, da blir det brukt et kvarter av den tiden i telefon. *“Si at den jobben tar under 1 time, da bruker du et kvarter av det i telefon”*. Noen ganger må losen ringe agent for å finne ut hvilken kai skipet skal til, kapteinen gir ofte bare losen telefonen, dette forklarer losen er en slags ekstra service fordi losene snakker norsk og de gjør som oftest ikke de på skipene som loses.

Los mener at informasjonen som han får opplyst fra losformidlingen påvirker hans arbeid til en viss grad, siden det er losformidlingen som gir informasjon om losoppdraget. Losen sier videre at man kan komme opp i situasjoner der man ikke er forberedt, og man må rett og slett forberede seg på en ny situasjon. Må man forberede seg på en ny situasjon litt seint, så kan dette føre til konsekvenser. Losen sier videre *“Vi har eksempel på at det har vært grunnstøtinger på at ting ikke har vært på stell før losen har kommet ombord, og har jobbet med andre ting også. Er uhellet ute, så kan jo det selvfølgelig skje om du får mangelfull informasjon, men da pleier det å være helt spesielle oppdrag”*. Losen legger til videre at *“(..)jeg ser ikke på det som et stort problem men det kan jo, det kan hende. Det har aldri skjedd meg for å si det sann på 10 år”*. En los mener at foreligger det dårlig eller lite informasjon før et losoppdrag må losen begynne å finne ut av denne informasjonen på egenhånd, dette går ut over losens arbeid. Losen forklarer videre at losene er testet i å gjøre flere ting samtidig så dette går som regel veldig fint. Er informasjonen som losen får opplyst

fra losformidlingen god, så letter dette losens arbeid, er det dårlig informasjon må losen finne ut av informasjonen han mener han trenger på egenhånd. *“Men er det god informasjon fra losformidling så..påvirker det i den grad at jeg tar den informasjonen for å bruke den når jeg gjør jobben min. Er det dårlig..så finner du ut informasjonen selv”*.

5.2.2 Hva som må ligge til grunn for at losene er forberedt til et losoppdrag

Losene sier at de trenger grunnleggende informasjon om oppdraget, informasjon om skipet, destinasjon, kai og at de får tildelt jobb i god tid. Med dette mener losene at 2 timer er tilstrekkelig med tid på rutineoppdrag. Dette gir losen nok tid til å sette seg inn i bestillingen, hvilken type skip det er og destinasjon. *“Normalt så får vi jo beskjed 2 timer før på en jobb, og på en normal loslingsjobb så er det greit, og da er det en, går ofte inn og ser om det er en båt jeg ikke kjenner til, så går jeg ofte inn og ser på bestillingen, hvilken type båt det er og hvor den skal”*. En av losene trekker videre frem at det er viktig at det som losen får opplyst av informasjon er i samsvar med losens forventninger. *«At alt er der av informasjon og det som står der er i samsvar med mine forventninger til et sånt oppdrag”*.

5.3 Losformidling

5.3.1 Informasjonsdeling mellom los og losformidling

Det ble stilt spørsmål om det er løpende informasjonsdeling mellom los og losformidling etter at losen har fått tildelt et losoppdrag. Alle losene svarer at de ikke er noe løpende informasjonsdeling mellom de og losformidlingen etter at et nytt losoppdrag er tildelt, såfremt det er snakk om et vanlig losoppdrag. Dersom det skulle forekomme endringer så får losen beskjed om endringen, er det et tilfelle med store endringer ringer losformidlingen og forklarer hva endringene går ut på. Ellers så har losene anledning til å kontakte losformidlingen om det skulle være noe de lurer på. *“Løpende er vel å dra det litt langt, men om de får forandring, så pleier jeg å få det”*.

5.3.2 Utfordringene med å arbeide som losformidler, med tanke på informasjonen som skal formidles til losen

Her ble det påpekt flere ulike utfordringer som losene ser med det å arbeide som losformidler, med tanke på informasjonen som de skal formidle til losen. En av losene trekker frem *“De største utfordringene, jeg tenker det er: arbeidstid, store reiseavstander, begrensede reisemuligheter, og endring av oppdragets tidspunkt”*. Han forklarer videre at *“Et losoppdrag kan endres for mange ganger, enkelt og greit”*. Losen forklarer dette med at ei skip kan bestille los til kl.12.00 i dag, så har losen muligens lang reisevei til denne lokasjonen, og losen må reise i god tid for å ha nok arbeidstid. Et losoppdrag skal låses 2 timer før, som regel. *“Men oppdraget kan jo utsettes 3 timer, og utsettes 3 time, og vente i 3 timer, og dette kan i verste fall, for å sette det på spissen foregå i ukesvis”*.

En annen los mener at en utfordring må være den informasjonen som kommer inn i losbestillingene må være en stor utfordring for losformidlingen. Kommer det dårlig eller feil informasjon i en losbestilling inn til losformidlingen, går det som oftest ut dårlig informasjon til losene. *“Om ikke losformidleren har evne til å filtrere ut informasjon, har de ikke evne til å gå inn å se at det er et eller annet som ikke stemmer”*. En los mener at losformidlingens utfordringer er losenes arbeidstidapp. Losene skal registrere sin arbeidstid på appen. Før appen hadde losene mulighet til å være litt mere fleksibel, gikk man fem minutter over tiden så gikk det greit. Går man over arbeidstiden sin nå så er det ikke bra, for det er logget. Så det må være en stor utfordring for losformidlingen å planlegge om losen har nok arbeidstid, hvor lang tid tar oppdraget, er det nok informasjon som tilsier at losen ikke bruker mer enn 10 timer på oppdraget. *“Hva skal vi gjøre for at han ikke skal gå over arbeidstiden, det er der det trykker for dem. Også at de har nok loser til enhver tid”*. Losen forklarer videre at går en los utover arbeidstiden sin må de skrive avvik på seg selv. Losen påpeker videre at *“det er greit å huske på at de også jobber 12 timers dager og at de prøver å gjøre det beste for oss til enhver tid, med den informasjonen de har fått”*.

5.4 Seilasens sikkerhet

5.4.1 Hvordan informasjonen påvirker seilasens sikkerhet

Det ble trukket frem flere ulike faktorer som påvirker seilasens sikkerhet med tanke på informasjonen som formidles til losen. Flere av losene har trukket frem at enkelte ganger blir det mer bruk av telefon under losing på grunn av manglende informasjon eller dårlig

planlegging i forkant. Dette tar fokus bort fra navigeringen. Slike tilfeller av dårlig informasjon i forkant eller dårlig planlegging, går som oftest på informasjonen som losbestiller har lagt til grunn i bestillingen. Losen beskriver det som følgende: *“Det er av og til at det blir litt mer styr med ringing, og slike ting sånn at man blir litt uoppmerksom i jobben sin, på innseilingene og at vi må gjøre noen ekstra grep, men det som vi gjør da er man skriver eventuelt et avvik at det var dårlig informasjon i forkant, eller dårlig planlegging i forkant. Som igjen går på agenten som oftest”*.

En annen los sier at informasjonen som er formidlet til han, påvirker seilasens sikkerhet på den måten at det bestemmer hans muligheter for å planlegge oppdraget som skal gjennomføres. Losen forklarer det på følgende måte: *“Får jeg korrekt informasjon når jeg blir tildelt jobben både med tanke på båt, hvilken båt jeg skal ha og båten sin fysiske beskaffenhet, dypgående, lengde, bredde, høyde. Hvor den skal og hvilken kai den skal til. Lengde, dypgående på kaien og strømforhold og værforhold. Så kan man jo planlegge seilingsrute på forhånd, for da kan man jo sette ting i system. I stedet for at jeg kommer ombord i en båt og får lite informasjon på forhånd og må ta ting på sparket, der og da”*.

Det blir forklart at informasjonen legger til grunn for seilasen, dette forklares på følgende måte: *“Den informasjonen jeg får hos dem, den legger jo til grunn for seilasen. Størrelse, og dypgang legger jo til grunn for seilasen, og planleggingen før du kommer ombord”*. Losen legger videre til at det er viktig å være klar over hva man kommer til, at man ikke lurer på hvilket skip man skal ombord på, det har mye å si. Noe annet som ble trukket frem er i tilfeller der det ikke er gitt korrekt informasjon, vil de forberedelsene som losen har foretatt før oppdraget bli feil. *“Rutevalg, kai informasjon du har innhentet, strøm i noen spesielle steder. Så det påvirker jo at om det ikke er rett så må du jo på en måte lage deg en ny forberedelse, noen ganger så har det...sikkerhetsrisikoer og noen ganger så er det rutinemessig”*.

5.4.2 Konsekvenser av mangelfull informasjon

En av losene forklarer at mangelfull informasjon kan føre til at losen blir opptatt med andre ting under losingen, for å finne ut av informasjon som han trenger på egenhånd. Losen bekrefter dette med følgende: *“Det kan føre til en konsekvens at losen blir opptatt med å prate i telefon og hente informasjon på egenhånd via sine hjelpemiddel”*. En annen los

forklarer hva som kan være konsekvensen av mangelfull informasjon før et losoppdrag, med tanke på seilasens sikkerhet. Losen sier at det kan i verste fall føre til ulykker eller uhell. Losen forklarer det på følgende måte: *“Det kan føre til verste, de verste situasjoner, det kan jo føre til uhell. Om man blir sendt på et fartøy man ikke har kjennskap til fra før, med dårlig manøvreringsegenskaper, og at man ikke får den informasjonen på forhånd og du tar båten..og skal ta båten ut fra havn for eksempel og det blåser kraftig vind eller kraftige strømforhold. Det kan jo i verste fall skje at man får en grunnstøting, på grunn av at det var mangelfull informasjon. De visste ikke at denne båten hadde dårlige styreegenskaper, manglet en baugthruster eller et eller annet sånt, og det ikke var bestilt taubåt, for de var ikke forberedt på dette oppdraget”*.

Losene er i stor grad enige i at konsekvenser kan forekomme som følge av mangelfull informasjon med tanke på seilasens sikkerhet. Losene mener likevel at systemet er godt nok og de stoler på det. Men det er viser seg at informasjonen som de får opplyst blir dobbeltsjekket av losene. En av losene forklarer dette på følgende måte: *“Potensielt så er det jo..du kan ikke tenke deg til hva, sant. Men med en cruisebåt med flere tusen mennesker så, i verste fall så fullstendig feil. Om de har kommet ut informasjon som ikke har kommet til meg så er det jo.. så enormt. Men jeg tror systemet er brukbart altså, jeg føler at jeg stoler på det. Jeg går ikke med bekymringer om jeg får informasjon eller.. så jeg stoler i stor grad på det som jeg får og mottar. Så vet jeg selv at, det jeg får det må sjekkes”*.

5.4.3 Hva som må ligge til grunn for at en sikker seilas kan gjennomføres?

Losene forklarer at det er viktig at man får informasjonen tidsnok. *“At jeg har informasjon på forhånd, slik at jeg vet”*. Videre er det viktig med informasjon om fartøyet, kai informasjon, rute og dypgående. *“Type båt, kai, rute og dypgående, det trenger jeg for å få til en sikker seilas”*. Det ble legger til at *“At alt er i orden, at det ikke er noe som ikke er informert om, at man kan ha rett informasjon til enhver tid”*. Det er også viktig å få informasjon om det er noe som ikke fungerer som det skal eller er ødelagt. Det kan føre til farlige situasjoner. Dette blir forklart på følgende måte: *“Er der feil på båten som gjør at her kan du rett og slett, mistolke og utføre en farlig handling kan du si. Det er viktig. Og det ser jeg at, det er navigasjonsinstrument som ofte er feil og ikke er notert da kan du si. Men*

det er jo skipet, det er ikke, det er ikke våre system som er feil, det er jo med skipet det er feil, sant”.

5.4.4 Tilfeller der losene har fått uriktig informasjon

Fire av fem losere som ble intervjuet hadde spesifikke opplevelser av tilfeller av uriktig informasjon før et losoppdrag, opplevelsene blir forklart nedenfor.

En av losene forteller et tilfelle han har opplevd der han ikke fikk opplyst hva oppdraget gikk ut på. Losen fikk ikke opplyst at skipet skulle i dock før han var kommet ombord. Losen beskriver sin opplevelse som følgende: *“Jeg tror at vi har vært to, også kanskje han førstemann har vært litt bedre orientert da. Men det er en stund siden. Det var en båt vi skulle ta til Stavanger. Så dro vi ned dit også skulle han jo i dock, og vanligvis når du skal i dock så har du en plan, med masse sånn der skal blokkene stå, fortøyning, arrangement. Og det følte jeg ble litt sånn halv åtte, det gikk jo bra men du følte liksom ikke at du var en sånn, som var drillet eller sånn. Eller at du gjorde en god jobb da. Du kom jo deg inn uten personskader så det var jo vellykket, men de kunne jo vertfall ha sagt at det da, at båten skal i dock. Men det skjer sjeldent altså, kan bare huske 1 tilfelle”.*

Los beskriver en opplevelse han har hatt der det ikke har blitt opplyst riktig air draft på skipet som skulle loses. Dette resulterte ikke i noen konsekvenser annet enn at de måtte gå en annen rute. Slike ting legger ikke losen skyld på losformidler, da dette er losbestillers feil. Losen beskriver det som følgende: *“På høyde og sånne ting så, kan det være at du kommer ombord og så må du gå andre veien, litt omvei på grunn av høyden på båten og sånne ting. Det har ikke vært lagt inn i bestillingen, ikke noen merknader, men det er jo båten sitt ansvar, de har jo ikke lagt inn informasjon om høyde sant, og de har ikke fått med seg at der er en bro der som er lav. Men det er ikke noe som jeg vil anmerke på formidler, for de har ingen mulighet til å kontrollere det, så lenge båten ikke har gjort sin jobb”.* En av de andre losene trekker frem et annet tilfelle der det ikke var opplyst om skipets air draft: *“Jeg har engang vært ute for at vi måtte snu rett før en bro på grunn av høyden på båten var feil, eller jeg var ikke informert, men jeg spurte ikke heller..så”.* Losen forklarte videre at han ikke spurte om skipets air draft, fordi han hadde gått samme rute med den båten tidligere. *“De hadde montert på en ekstra mast eller en antenne da. Så skipperen mente at vi var for høye”.*

Losen forteller om et spesielt tilfelle som han har opplevd med tanke på feilinformasjon. *“Jeg har blitt sendt avgårde til et losoppdrag som ikke eksisterer, altså..ja, det var slettet men, det var ikke slettet. Det var en militærbåt, og de er litt spesielle. Så, jeg var i havnen og lette etter en båt i flere timer”*. Losen forteller videre at han ikke har opplevd noen dramatiske konsekvenser som følge av uriktig informasjon, bare mindre situasjoner.

Avslutningsvis påpekes det at ingen av losene som har blitt intervjuet i denne undersøkelsen har opplevd noen ulykker, eller hendelser med noen form for alvorlige konsekvenser.

Kapittel 6 – Drøfting

Dette er oppgavens drøftingskapittel. Her blir oppgavens funn drøftet i sammenheng med forankret teori.

6.1 Informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los

6.1.1 Informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los

Overføringen av informasjon skjer nå hovedsakelig gjennom Njord. Med bakgrunn i dette vil det si at kommunikasjonen mellom los og losformidling har blitt endret. Før skjedde kommunikasjonen over telefon, mens nå skjer den digitalt gjennom appen, med andre ord skriftlig overføring av informasjon. På den ene siden er det ofte positivt med skriftlig informasjon, da dette kan leses og dermed oppfattes på ny ved behov. På den andre siden mister man enkelte aspekter som for eksempel å oppfatte om motparten oppfatter informasjonen som overføres på en korrekt måte, som nevnt kapittel 2.7.

Det trekkes også frem at ettersom overføringen av informasjon om et losoppdrag har blitt elektronisk, har det også ført til mindre menneskelig innflytelse som igjen har ført til at det har blitt mer effektivt. Ut ifra dette hevdes det at det på den måten har blitt mer «strømleformet og elektronisk». Det er ofte slik at når systemer eller prosesser digitaliseres, fører det til mer effektivitet for brukerne. Det blitt stor grad av digital informasjonsutveksling. Det kan tenkes at i losens tilfelle er dette positivt på den måten at informasjonen blir mer synlig og oversiktlig enn den var tidligere.

6.1.2 I hvilken grad blir det gitt fullstendig og riktig informasjon?

I hvilken grad losene får fullstendig og riktig informasjon om oppdraget som skal gjennomføres, det vises til både enighet og uenighet om dette. Dette kan på den ene siden tenkes til at det kan være forskjell på hvor nøyaktige losformidlingen er med tanke på å gjennomgå informasjonen som skal formidles til losen. Samtidig kan det hende det er variasjoner på de ulike losformidlingskontorene, på nettopp hvor nøyaktig informasjonen gjennomgås. På den andre siden kan det tyde på at informasjonen kan på mange måter være preget av til tider unøyaktige bestillinger av losbestiller. Ettersom det er losbestiller som legger til grunn informasjonen som losformidlingen skal videreformidle til los. Til tross for dette er det samtidig losformidlingens oppgave at losen får alle relevante opplysninger som er nødvendig for oppdraget er tilgjengelig for losen (Losformidling instruks 08.3).

Det var høy enighet blant losene at dypgangen på skipene er en gjenganger som viser seg å være ukorrekt. Ifølge lospliktforskriften, jf. § 4b (1), skal losbestillingen blant annet inneholde opplysninger om fartøyets dypgående (Lospliktforskriften, 2017, §4). Det kan dermed stilles spørsmål hvorfor nettopp dypgående som er nevnt i loven, viser seg å være en gjentakende feilopplysning som losene får. Ettersom det er losbestiller som legger inn informasjon om dypgående, kan det tenkes at informasjon om dypgående er en krevende opplysning for losformidlingen å kontrollere ifølge losformidlingens instruks om å kontrollere at relevante opplysninger for oppdraget er tilgjengelig for losen (Losformidling instruks 08.3). Ettersom det er losbestillers plikt å opplyse om skipets dypgående, kan det tenkes at dette kan handle om losbestillers holdninger. For det første går det ikke ut over losbestiller at det ikke legges inn korrekt dypgående i bestillingen. For det andre er dette bare noe som går ut over losformidling og losen. Derav går dette for det meste ut over losens planlegging i forkant av et losoppdrag.

Feil angående destinasjon er også en gjentakende feil. Losbestillingen skal inneholde opplysninger om sted for start av losingen og sted for slutt av losingen, dette kan være angitt som losbordingsfelt, havn, kai eller ankersted etter lospliktforskriften, jf. § 4 a (Lospliktforskriften, 2017, §4). En konsekvens av at loser får oppgitt feil destinasjon, fører til at losens forberedelser før et losoppdrag ikke kan brukes. Med bakgrunn i dette kan det føre til at losen ikke er, eller ikke føler seg tilstrekkelig forberedt til oppdraget. Det kan tenkes at i situasjoner der dette forekommer, og losen ikke får opplyst om at destinasjonen

som ble opplyst på forhånd var feil, før han/hun var kommet om bord i skipet. Kan det videre tenkes at det i høyere grad kan være vanskeligere for losen å vedkjenne at han/hun ikke kjenner seg forberedt for oppdraget. Ettersom den nye informasjonen ikke er det losen har forberedt seg på.

Ifølge losformidlingens instruks er de deres oppgave å «*kontrollere- og eventuelt registrere losbestillinger, i tillegg til å sørge for at alle relevante opplysninger som vedgår oppdraget er tilgjengelig*» (Losformidling instruks, 08.3). Selv om losformidlingen har dette som instruks viser det seg til tider at losen må innhente informasjon på egenhånd. Når en loser må finne informasjon på egenhånd under et oppdrag vises det til at dette ofte fører til at det tar fokuset bort fra navigeringen. Sett ut ifra tidligere ulykker og hendelser er ofte en bakenforliggende årsak at navigatør har blitt opptatt med andre ting enn selve navigeringen, som for eksempel grunnstøtingen med Federal Kivalina. Slike tilfeller kan med andre ord føre til dramatiske konsekvenser. To av losene mente at de ikke mister fokus som følge av at de må finne informasjon på egenhånd. Det kan dermed rettes spørsmål hvorfor mener de at det ikke tar bort fokus fra navigeringen?

6.1.3 Losbestiller avgjør informasjonen

I tilfeller der det blir lagt inn feil eller mangelfull informasjon i bestillingen dras dette videre til losformidlingen og deretter til losen. I tilfeller der det dras videre til losen, har ikke losformidlingen evnet å filtrere ut feil eller mangelfull informasjon. Det kan rettes spørsmål om det å utføre en losbestilling i SafeSeaNet er for krevende? Med andre ord er systemet og oppsettet for å bestille los for vanskelig, eller skyldes det dårlige holdninger hos losbestiller? Med dårlige holdninger menes det at informasjonen som legges inn ikke ses på som viktig for den som legger inn bestilling.

Når det blir oppgitt feil fart går dette utover både planleggingen av oppdraget og det kan videre gå ut over losens hviletidsbestemmelser. I tilfeller der losformidlingen skal planlegge et losoppdrag beregnes det også hvor lang tid dette vil ta. Dette er viktig for at losens hviletidsbestemmelser opprettholdes. Feil fart kan dermed føre til at losen bryter hviletidsbestemmelsen. Ifølge losens særavtale som beskriver hviletid, skal losen ha minimum 12 timers hvile på 24 timer, som maksimalt kan deles på to hvileøkter. Videre vil konsekvensen av å bryte hviletidsbestemmelsen være at både los og losformidler må melde

avvik i Kystverkets forbedringssystem (Heimland, H, 2019). Med bakgrunn i dette kan slike situasjoner der bestemmelsen om hviletid blir brutt føre til at losen må jobbe lengre enn forventet. Som videre kan føre til at losen blir sliten og ufokusert. Dette kan videre føre til konsekvenser som at losen ikke er kapabel til å utføre sitt arbeid som los på en sikkerhetsmessig måte. Dette kan altså føre til uønskede hendelser.

6.1.4 Njord – I hvilken grad får losen den informasjonen de trenger gjennom appen

Det opplyses at der er informasjon om skipets manøvreringsevne i form av både thrustere og ror som ikke fremkommer hverken gjennom Njord eller selve bestillingen. På den ene siden kan det tenkes at dette er nyttig informasjon for losen å få opplyst i forkant. På den andre siden kan det også være tilstrekkelig å få denne informasjonen når losen har kommet om bord på skipet. Etter lospliktforskriften er det ikke noe krav til å oppgi informasjon om skipets manøvreringsevne. Det kan videre stilles spørsmål ettersom det ble uttalt at informasjon om manøvreringsevne ikke er mulig å legge inn i systemet. Det kan tenkes at dette er informasjon som kan være mulig å legge inn, men det bør nok ses ut ifra om det er et stort behov med den typen informasjon i forkant av et oppdrag.

6.1.5 utfordringer med informasjonsflyt mellom losbestiller, losformidling og los

Det kan her stilles spørsmål hvorfor grunnleggende informasjon ikke når frem til losen i alle tilfeller? Ettersom utviklingen har ført dit hen at informasjonen skjer elektronisk, burde det ikke være noe særlig problem at informasjon ikke når frem. En mer sannsynlig grunn til dette kan være forårsaket av informasjon som ikke på noe tidspunkt har blitt lagt til grunn. Med andre ord, ettersom det påpekes at det kan handle om manglende brukeropplæring av SafeSeaNet som en årsak til feil- og manglende informasjon. På den ene siden kan dette tyde på at SafeSeaNet er et for vanskelig system for losbestilling. På den andre siden kan det hende at det dreier seg om at losbestiller ser ikke poenget med å bruke lengre tid enn nødvendig på å legge inn en bestilling. Dermed blir det lagt inn unøyaktige bestillinger med feil- og mangelfull informasjon. Ettersom det fremkommer at feil- og manglende informasjon forekommer, kan det videre stilles spørsmål i hvor stor grad er der kommunikasjon mellom losbestiller og losformidling?

6.2 Losens arbeid

6.2.1 Hvordan informasjonen losen får opplyst fra losformidlingen påvirker losens arbeid

Det vises til at informasjonen som losen får opplyst i forkant av et losoppdrag er viktig med tanke på losens forberedelser og planlegging. Dette er informasjon som losen ser på som viktig. Det påpekes at i tilfeller der losen får manglende eller feil informasjon på dager med høy arbeidsmengde kan dette føre til konsekvenser for losen. Det kan føre til at dette går ut over losens humør, med andre ord det kan resultere i at losen blir sint og irritert. Irritasjon kan potensielt sett føre til at man får dårligere fokus, eller at man fokuserer på feil ting. Med bakgrunn i dette kan dette videre føre til at uønskede hendelser eller «nesten hendelser». I tilfeller der det foreligger lite eller manglende informasjon kan det bety økt arbeidsmengde for losen, på den måten at los må finne informasjonen på egenhånd.

6.2.2 Hva som må ligge til grunn for at losene er forberedt til et losoppdrag

Det som trekkes frem er at losen for beskjed i god tid og at det foreligger grunnleggende informasjon om skipet og om oppdraget. Det kan tenkes at i mange tilfeller der losene trekker frem det å forberede seg før et losoppdrag handler om å forberede seg både med tanke på informasjon og seilingsrute, men også om å forberede seg mentalt. At man gjør hodet klar for det som skal skje.

6.3 Losformidling

6.3.1 Informasjonsdeling mellom los og losformidling

Det vises til at det ikke er løpende informasjonsdeling mellom losformidling og los, men at dersom det forekommer endringer blir losen informert om dette. Det kan derfor stilles spørsmål dersom det hadde vært løpende informasjonsdeling mellom losformidling og los ville det ha vært en fordel? Ville det hevet sikkerheten på noen måte? Det kan tenkes at dersom det blir for høy grad av informasjonsdeling kan det bli for mye informasjon å ta inn over seg. Det kan dermed føre til at det blir for mye informasjon, og at det på den måten blir krevende å vite hva som er den viktigste informasjonen, og hva som er mindre viktig. Med

bakgrunn i dette kan det derfor være en fordel å bare overføre den nødvendige informasjonen. Slik at viktig informasjon ikke blir blandet med mindre viktig informasjon.

6.3.2 Utfordringene med å arbeide som losformidler, med tanke på informasjonen som skal formidles til losen

Det trekkes frem at en losbestilling kan endres for mange ganger. Ifølge lospliktforskriften skal endelig bekreftelse av oppstartstidspunkt foreligge senest to timer før starttidspunkt, jf. § 4 b (3) (Lospliktforskriften, 2017, §4). Med bakgrunn i dette kan altså losbestiller bestille los for så å utsette tidspunkt så mange ganger man måtte ønske, såfremt det gjøres to timer før det satte oppstartstidspunktet for losingen. Dette kan derfor føre til utfordringer både for losformidling og los, ettersom en konsekvens av dette kan være at en los blir «holdt av», og blir gående å vente på et losoppdrag som bare blir utsatt ytterligere. Samtidig vil dette ramme losformidlingen på den måten at de har en mindre los å benytte seg av. Noe annet som trekkes frem som en utfordring er det å planlegge om losen har nok arbeidstid. For at losformidlingen skal kunne planlegge dette kan det tenkes at det krever mye planlegging og god informasjon i forkant. Både med tanke på hvor skipet skal fra og til, for å kunne beregne hvor lang tid det vil ta. Å beregne tid er som regel en utfordrende oppgave i seg selv. Det er ofte mange ulike aspekter man må ta forutsetning for som for eksempel forsinkelser.

6.4 Seilasens sikkerhet

6.4.1 Hvordan informasjonen påvirker seilasens sikkerhet

Bruk av telefon på grunn av manglende planlegging i forkant, er en faktor som potensielt sett kan føre til farlige situasjoner. Dette kan true seilasens sikkerhet på den måten at losen kan bli uoppmerksom på grunn av at han/hun må utføre flere handlinger samtidig.

Ettersom flere ulykker og hendelsesrapporter påpeker at å gjøre andre ting under navigering kan føre til ulykker.

Informasjonen som losen får legger til grunn for losens planlegging og utførelse av losingen. Det å være forberedt på hva man skal gjøre er som regel en fordel i mange tilfeller. Det kan tenkes at det er like viktig å forberede seg mentalt som det er å forberede seg ut ifra informasjon. Det vises til at i tilfeller der det ikke er oppgitt korrekt informasjon, vil dette resultere i at losens forberedelser også blir feil. Med bakgrunn i dette kan dette potensielt

være en faktor som kan føre til en los som ikke er tilstrekkelig forberedt på seilasen som skal utføres. I den forbindelse kan det føre til at losen blir stresset i enkelte tilfeller. Stresset stemning kan videre resultere i at seilasens sikkerhet kan bli utfordret.

6.4.2 Konsekvenser av mangelfull informasjon

Det fremkommer at losene er vel kjent med ulike konsekvenser som kan forekomme som følge av mangelfull informasjon. Dette er konsekvenser som kan true seilasens sikkerhet. Det er positivt at losen er vel vitende om mulige konsekvenser av mangelfull informasjon. Det kan tenkes at om man er vitende om mulige konsekvenser av ulike handlinger, kan dette være med på at men tenker mer kritisk på hva man gjør. At man da ser konsekvenser av ulike handlinger, og opptrer mer aktsomt.

6.4.3 Hva som må ligge til grunn for at en sikker seilas kan gjennomføres?

Viktig informasjon vedrørende om det er feil eller mangler ved et skip er informasjon som i høy grad kan true seilasens sikkerhet. Dette er informasjon losen gjerne bør få informasjon om slik at han kan forberede seg på dette, eller være klar over det. Når det legges inn en losbestilling i SafeSeaNet skal losbestiller legge inn eventuelle feil eller mangler ved skipet. Det kan tenkes at skip gjerne ikke alltid legger inn om det er noe med skipet som ikke fungerer, da dette kan føre til at det vil bli rapportert. Noe som videre kan føre til at det blir gjennomført kontroll om bord. Dette kan videre fører til at skipet ikke får gå videre før problemene er fikset. Det kan tenkes at dette er utfordrende med tanke på hvordan dette kan eventuelt løses eller forbedres.

6.4.4 Tilfeller der losene har fått uriktig informasjon

Losoppdraget der losen ikke fikk informasjon om at skipet skulle i dock, med andre ord losen fikk ikke tilstrekkelig informasjon om selve oppdraget. Med tanke på oppdragets omfang og hva som faktisk skulle utføres. Det forklares at muligens den første losen var bedre orientert, ettersom de var to losere på oppdraget. Det kan derfor stilles spørsmål, hvorfor ble det ikke gitt samme informasjon til begge losene i dette tilfellet? Det kan tenkes at dette tilfellet er en form for sviktende kommunikasjon mellom losformidling og los.

De to hendelsene viser til hendelser der losen ikke hadde fått tilstrekkelig informasjon om skipets air draft. Opplysninger om skipets air draft er viktig når det kommer til planlegging av oppdraget og valg av seilingsrute. Spesielt med tanke på eventuelle broer som er i seilingsruten. Ifølge lospliktforskriften vises det ikke til at det er noe krav til å opplyse om skipets air draft, jf. § 4 a (Lospliktforskriften, 2017, §4). Siden air draft forteller hvor mange meter høyt skipet er på det høyeste, vil dette være en opplysning som losen med fordel burde ha kjennskap til. En slik opplysning vil både definere valg for seilingsrute, og om et skip kan gå under en bro eller ikke. Dersom losen har tilgang på denne informasjonen kan losen lettere planlegge ut ifra dette på forhånd. Med bakgrunn i dette kan det tenkes at det ville vært en fordel om dette ble lagt til (implementert) i lospliktforskriften som en del av hva en losbestilling skal inneholde.

Dette tilfellet beskriver en hendelse der en los ble sendt ut til et oppdrag som var slettet. Dette ga selvsagt ingen form for konsekvenser annet at en los ble opphold med et oppdrag som ikke lengre eksisterte. Det trekkes frem at dette ikke er noe som normalt sett skjer. Likevel kan dette vitne om manglende kommunikasjon i denne situasjonen, mellom losformidling og los når noe slikt forekommer. Det kan også stilles spørsmål hvorfor losen ikke kontaktet losformidlingen i et slikt tilfelle der han vandret rundt i flere timer og lette etter et skip han ikke kunne finne? Hadde losen kontaktet losformidlingen før det hadde gått noen timer, ville han mest sannsynlig fått opplyst at oppdraget var slettet, og at dette var en feil. Samtidig var dette snakk om et militærfartøy, og losen påpeker at de kan være litt spesielle. Ved spesielle, kan det tenkes at det kan være spesielle omstendigheter rundt losoppdrag som har med militærfartøy å gjøre.

Kapittel 7 Avslutning

Dette er oppgavens avsluttende kapittel, her blir det presentert et sammendrag av de viktigste funnene som bunner ut i en konklusjon på oppgavens problemstilling.

7.1 Sammendrag

Overføring av informasjon fra losformidlingen til los skjer nå hovedsakelig i Njord appen. Det ble påpekt at skriftlig informasjon gjennom appen er å foretrekke for losene, da dette kan tas frem på nytt ved behov. Det er god informasjon i Njord appen, men det er enkelte ting som ikke finnes som omhandler fartøyets manøvreringsevne. Men det påpekes at dette er informasjon som det ikke er mulighet for å legge inn i deres system.

Det var både enighet og uenighet angående hvilken grad losene får fullstendig og riktig informasjon om oppdraget som skal gjennomføres. De fleste losene mener at de får tilstrekkelig med informasjon om selve oppdraget og om fartøyet før et losoppdrag. Men det hender at informasjonen kan være mangelfull. Det påpekes at losformidlingen gir de den informasjonen som de har tilgjengelig.

Informasjon vedrørende dypgående, destinasjon og om det er foretatt bestilling av taubåt og fortøyningspersonell er ikke alltid feil, men det var dette som gikk igjen under intervjuene med losene. Det er disse tingene som går igjen som manglende og feilinformasjon. Alt i alt, så mener losene at de som oftest får god nok informasjon i forkant av et losoppdrag om oppdraget som skal gjennomføres, men det hender at det forekommer feil.

Losbestiller avgjør i hvilken grad informasjonen losene får er fullstendig og riktig. Legger losbestiller inn en slurvete bestilling med manglende informasjon, dras dette videre til losformidling og deretter til losen.

7.2 Konklusjon

Oppgavens problemstilling: hvordan påvirker informasjonen formidlet til losen, losens arbeid og seilasens sikkerhet? Ut ifra denne undersøkelsen har det kommet frem at losene for det meste får fullstendig og riktig informasjon om fartøyet og om oppdraget som skal gjennomføres. Men det hender at denne informasjonen kan være mangelfull. I den sammenheng ble det dratt frem feil om dypgående, destinasjonsfeil, informasjon om det er foretatt bestilling av taubåt og fortøyningspersonell og feil fart på fartøyet. Noe annet som ble trukket frem er feil informasjon vedrørende air draft. Ifølge lospliktforskriften er det ikke noe krav i loven om at skipets air draft skal opplyses. I den sammenheng kan en anbefaling være å legge til air draft som en del av opplysningene som en losbestilling skal inneholde ifølge lospliktforskriften § 4a.

Hvordan informasjonen påvirker losens arbeid og seilasens sikkerhet: Informasjonen som losen får formidlet påvirker losens arbeid og seilasens sikkerhet, på den måten at denne informasjonen påvirker planleggingen av oppdraget, og i hvilken grad det er mulig for losen å sette seg inn i oppdraget. Det trekkes frem at planlegging og forberedelse i forkant av et losoppdrag er en viktig del av losens jobb. Informasjonen legger til grunn for seilasen som skal gjennomføres. Feilinformasjon kan gå ut over losens arbeid på den måten at man er forberedt på noe, som senere viste seg å være feil. Dette resulterer videre i at losen ikke er spesielt forberedt på hva som skal skje, selv om losene viser til at dette bruker å gå fint. Det vises også til at losene er bevisste på at mangelfull- eller feilinformasjon potensielt kan føre til konsekvenser. Konsekvenser som kan true seilasens sikkerhet. Det er positivt å se at losene er vitende om de mulige konsekvensene mangelfull informasjon kan føre til, dette viser at de ser konsekvensene av ulike handlinger, og at man på den måten kan avverge farlige situasjoner.

Eksempel for å bedre informasjonen som kommer inn gjennom losbestillinger:

- Strengere krav til losbestilling
- Det vises til at mange som bestiller los ikke har brukeropplæring på SafeSeaNet. For å gjøre dette lettere for brukerne kan et eksempel på å forbedre dette være å lage en video som beskriver hvordan man bestiller los.
- Gjennomgang av systemet om det er noe som kan forenkles, slik at man kan få inn mer riktig informasjon. Det vises til at de største utfordringene når det gjelder informasjon som skal formidles til losen ligger i SafeSeaNet, som igjen er informasjon som losbestiller skal legge til grunn.

7.3 Forslag til videre forskning

Forslag til videre forskning er å undersøke hva ansatte i losformidlingen mener om informasjonsflyten mellom losbestiller, losformidling og los. Hva er losformidlingens erfaringer og oppfatninger av informasjonen som losen får før et losoppdrag. Det ville også vært interessant å undersøke hva losbestiller mener om dette. Man kunne også utført denne undersøkelsen med en kvantitativ metode.

Litteraturliste

- Busch, T. (2016) *Akademisk skriving*. 3.utgave. Vigmostad & Bjørke AS.
- Haukeberg, K. (2019) *Los 09.04 – Utførelse av losingen*, Kystverket. Upublisert.
- Heimland, H. (2019) *Introkurs losaspiranter*, Losformidlingen, Kystverket. Upublisert.
- Heimland, H. (2019) *Los 08.3 Losformidling*, Kystverket. Upublisert.
- Kaufmann, G. & Kaufmann, A. (2015) *Psykologi i organisasjon og ledelse*. 5.Utgave. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.
- Kystverket (2017) *Losformidling*.
Tilgjengelig fra: <http://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Lostjenester/Losformidling/>
(Hentet: 15.10.19).
- Kystverket (2011) *Kontakt losoldermannskapene*. Tilgjengelig fra:
<https://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Lostjenester/Losoldermenn/> (Hentet:
11.11.19).
- Kystverket (u.å.) *Farledsbevis*. Tilgjengelig fra: <https://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Farledsbevis/> (Hentet: 17.12.19).
- Kystverket (2011) *Sjøtrafikksentraler*. Tilgjengelig fra:
<https://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Sjotrafikkovertvaking/Trafikksentraler/>
(Hentet: 17.12.19).
- Kystverket (2013) *Losplikt*. Tilgjengelig fra:
<https://kystverket.no/Maritime-tjenester/Lostjenester/Losloven-og-losplikt/> (Hentet:
21.10.19).
- Kystverket (u.å.) *Lostjenester*.
Tilgjengelig fra: <https://kystverket.no/Maritime-tjenester/Lostjenester/> (Hentet:21.10.19).

-Larsen, A. K. (2017) *En enklere metode*. 2.utgave. Vigmostad & Bjørke AS.

-Lospliktforskriften. *Lov Forskrift om endring i forskrift om losplikt og bruk av farledsbevis*, 21. desember 2017

Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2017-12-21-2382> (Hentet: 22.10.19).

-Losloven. Lov om losordningen, 1. januar 2015. Tilgjengelig fra:

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2014-08-15-61> (Hentet: 16.12.19).

-NOU 2013:8. *Med los på sjøsikkerhet. Losordningens omfang, organisering og regelverk*.

Tilgjengelig fra:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/a23f67c6f0064ba88b9ecdde53ce6250/no/pdfs/nou201320130008000dddpdfs.pdf> (Hentet: 14.10.19).

-Statens Havarikommisjon for Transport (2010) *RAPPORT OM SJØULYKKE, FEDERAL KIVALINA, IMO NR. 9205885, GRUNNSTØTING VED ÅRSUNDØYA 6. OKTOBER 2008*. Lillestrøm. Statens Havarikommisjon for Transport. Tilgjengelig fra:

<https://www.aibn.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2010-01> (Hentet: 04.11.19).

-Tjora, A. (2017) *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. 3. utgave. Gyldendal Norsk Forlag AS.

Figurliste

-Figur 1, *los bording*, Kystverket (2018) Los bording [Fotografi] Tilgjengelig fra: <https://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Lostjenester/vil-du-bli-los/> (Hentet: 13.12.19).

- Figur 2, *Forenklet modell av sosial kommunikasjon, sett i sammenheng mellom losformidling og los*, [Figur] Kaufmann, G. & Kaufmann, A. (2015) Psykologi i organisasjon og ledelse. 5.Utgave. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.

-Figur 3, *forskningsdesign*, [Figur]. Larsen, A. K. (2017) *En enklere metode*. 2.utgave. Vigmostad & Bjørke AS (s.18).

-Figur 4, *informantene som er med i undersøkelsen*. [Figur]

-Figur 5, *Losprosess*, [Figur]. Kystverket (u.å.) *Losprosess*, Kystverket. Upublisert.

Vedlegg

Vedlegg 1: Intervjuguide

Vedlegg 1: Intervjuguide

Intervjuguide

Problemstilling: Hvordan påvirker informasjonen formidlet til losen, losens arbeid og seilasens sikkerhet?

Oppvarmingsspørsmål

1.Hva er din alder?

2.Hvilken utdanning har du?

3.Kan du fortelle meg kort om hva du har jobbet med gjennom din jobbkarriere?

4.Hvor lenge har du jobbet som los?

5.Kan du fortelle litt om det å arbeide som los?

Informasjonsflyt mellom losbestiller (skip), losformidling og los

6.Kan du beskrive informasjonsflyten mellom losbestiller (skip), losformidling og los?

(Vil ha en beskrivelse på hele informasjonskjeden)

7.Beskriv informasjonsflyten mellom los og losformidling? Njord app

(Vil bare ha en beskrivelse på informasjonskjede mellom losformidling og los)

8.I hvilken grad blir det gitt fullstendig og riktig informasjon til losen om det oppdraget som skal gjennomføres?

9.Har du noen eksempler på tilfeller der du har fått uriktig eller mangelfull informasjon fra losformidlingen før et losoppdrag?

-Medførte dette noen konsekvenser?

10.Når du får et nytt losoppdrag så får du dette gjennom Njord appen. I hvilken grad får du vite alt du trenger å vite før et losoppdrag med den informasjonen som deles i appen?

-Hvilken informasjon får du / Hvilken informasjon får du ikke?

11. Hvilke utfordringer er der med tanke på informasjonsflyt mellom losbestiller (skip), losformidling og los?

12. Et av forbedringspunktene etter Tide Carrier hendelsen var å etablere delingsplattform for fortløpende informasjon om fartøy og operasjon i SafeSeaNet, har dette blitt gjort?

-Om det har blitt etablert, har det ført til bedring med tanke på informasjonsflyt mellom losformidling og los?

-Har det eventuelt ført til noe bedring?

Losens arbeid

13. Hvordan opplever du ditt arbeid som los, er der noen saker/elementer som du mener påvirker ditt arbeid med tanke på sikkerhet?

14. Hvordan påvirker informasjonen du får opplyst fra losformidlingen ditt arbeid som los?

-Vil tro at om du får dårlig informasjon så påvirker dette hvor god jobb du klarer å utføre?

-Konsekvenser/eksempler på dette?

15. Hva skal til for at du er forberedt til et losoppdrag? med tanke på informasjon fra losformidlingen om oppdraget som skal gjennomføres.

-Mener du der er noe informasjon som mangler, eller kommer for dårlig frem, hva er grunnen til dette, eventuelle utfordringer?

Losformidling

16. Etter du har fått tildelt et losoppdrag, er der da løpende informasjonsdeling mellom deg og losformidling?

-Kan du beskrive den informasjonsdelingen, hva den går ut på?

-Skjer dette bare gjennom Njord appen, eller er der annen kommunikasjon også?

17. I SafeSeaNet er det vanskelighet med å oppdage om et losoppdrag er rutinemessig eller å anse som et spesialoppdrag. **Hvordan mener du at dette påvirker planlegging av oppdraget og informasjonen som losformidlingen skal formidles til deg som los før oppdraget?**

-Har du noen spesielle eksempel du kommer på rundt dette?

18.Hva mener du er utfordringene med arbeidet som losformidler, med tanke på informasjonen som skal formidles til losen?

19.I henhold til Kystverkets instruks for losformidlingstjenesten skal losformidleren innhente relevante opplysninger om skipet og selve losoppdraget, og deretter formidle dette til losen.

-I hvilken grad blir dette gjort?

-Utfordringer / Eksempler?

Seilasens sikkerhet

20.Hvordan mener du informasjonen som er formidlet til deg som los, påvirker seilasens sikkerhet?

21.Hvilke konsekvenser kan mangelfull informasjon før et losoppdrag føre til? Med tanke på seilasens sikkerhet.

-Har du opplevd noe slikt / Eksempel?

22.Hva må ligge til grunn for at en sikker seilas kan gjennomføres, med tanke på informasjon om losoppdraget?

23.Har du noen gang fått uriktig informasjon fra losformidlingen?

-Medførte dette noen konsekvenser med tanke på seilasens sikkerhet?

24.Har du noe annet å tilføye med tanke på det vi har snakket om?