

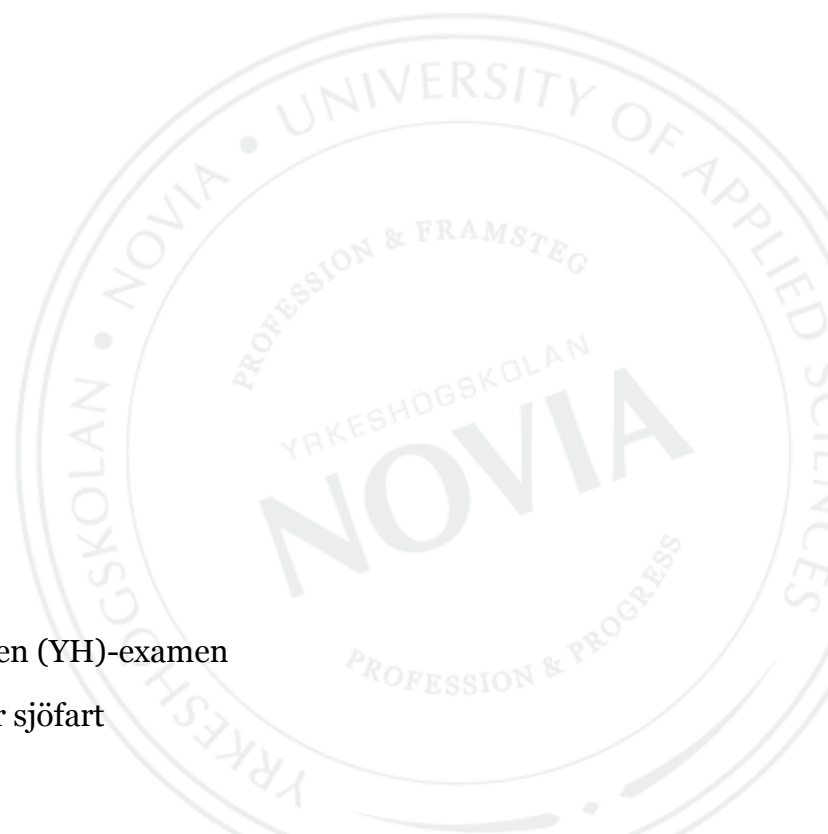
Samarbete mellan lots och befälhavare

Jani Vuorio

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo, 2012



EXAMENSARBETE

Författare: Jani Vuorio

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Jami Toivonen

Titel: Samarbete mellan lots och befälhavare

Datum 19.11.2012

Sidantal 37

Bilagor 2

Sammanfattning

Syftet med examensarbetet är att undersöka lotsen och befälhavarens samarbete och kommunikation under lotsning i finska farvatten. Undersökningen avgränsades till att omfatta finska lotsar och befälhavare vars fartyg besökt Finland under hösten 2012.

Undersökningen genomfördes med hjälp av en elektronisk enkät, som skickades till samtliga aktiva lotsar i Finland, och ca 60 fartyg. Enkäten bestod av 14 flervalsfrågor till befälhavaren, och 16 flervalsfrågor till lotsen. Av dessa var elva frågor likadana för lots och befälhavare.

Undersökningen visade att lotsens och befälhavarens samarbete fungerar bra så länge befälhavaren är från något europeiskt land. Lotsarna upplever ofta språkproblem med icke-europeiska befälhavare, och vittnar om stora variationer i deras yrkesskicklighet. Ett annat språkproblem som kom fram i undersökningen var lotsarnas motvillighet att prata engelska med VTS, trots rekommendationer från både Olycksutredningscentralen och IMO. Både lots och befälhavare tycker att kommunikationen fungerar effektivt. Samtidigt upplever lotsarna att befälhavarna har svårt att berätta om de är osäkra på situationen, medan största delen av befälhavarna ansåg att de alltid berättar om de är osäkra.

Språk: Svenska Nyckelord: Lots, kapten, befälhavare, samarbete, kommunikation

Förvaras: Examensarbetet finns tillgängligt antingen i webbiblioteket Theseus.fi eller i Novias bibliotek

BACHELOR'S THESIS

Author: Jani Vuorio

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisors: Jami Toivonen

Title: Cooperation Between Pilot and Master

Date 19.11.2012

Number of pages 37

Appendices 2

Summary

The purpose of this thesis is to examine the cooperation and communication between the master and the pilot during pilotage in Finnish waters. The survey is limited to include only Finnish pilots and masters of ships that have visited Finland during the fall of 2012.

The survey was sent out electronically to all active pilots in Finland, and about 60 vessels. The pilot's survey consisted of 16 questions, and the master's survey consisted of 14 questions, of which 11 questions were similar for both.

The results showed that the pilot's and master's cooperation works well, as long as the master is from a European country. The pilots experience language barriers with masters outside of Europe, and experience large variations in their skills. Another problem was the pilot's reluctance to speak to the VTS in English, despite recommendations from the Finnish Safety Investigation Authority and IMO. The pilots and the masters agree that communication between them is efficient. At the same time pilots feel that masters have difficulties admitting they're unsure of the situations, while most of the masters imply they always tell the pilot if they're unsure of the situation.

Language: Swedish

Key words: Pilot, captain, cooperation, communication

Filed at: The examination work is available either at the electronic library Theseus.fi or in the Novia library

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Målsättning.....	1
1.2	Problemformulering.....	1
1.3	Avgränsning.....	2
2	Bakgrund.....	2
2.1	Incidenter med lots ombord.....	2
2.2	Lagar och författningar.....	5
2.2.1	Lotsningslagen.....	6
2.2.2	Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.....	6
2.2.3	IMO:s rekommendationer.....	7
2.3	Tidigare forskning.....	7
3	Undersökningen.....	9
4	Frågorna.....	11
4.1	Frågor till lots.....	11
4.2	Frågorna till befälhavare.....	16
4.3	Gemensamma frågor.....	19
5	Sammanställning.....	32
6	Avslutning.....	33
	Källförteckning.....	35
	Finlands författningssamling.....	37
	Enkäten för lots.....	bilaga 1
	Enkäten för befälhavare.....	bilaga 2

1 Inledning

Så gott som varje år sker det olyckor på fartyg med lots ombord. Detta trots att lotsen bör ha god farledskänedom och att man ofta har befälhavare, styrman, och i vissa fall även en extra utkik på bryggan. Fartyget borde då vara i goda händer, men varför sker det ändå så många olyckor med lots ombord?

Under en säkerhetsledningskurs på Aboa Mare såg jag en videofilm om ett antal olyckor med lots ombord. Där hänvisade man till en kanadensisk undersökning som visade att lots och befäl har väldigt skilda uppfattningar på hur lotsningen och arbetet därkring ska gå till. Det fanns skillnader i åsikter om hur viktigt informationsutbyte är, samt hur ofta det borde ske i praktiken. Befälet tycker att ”hand-over briefings” är informativa och bra, medan lotsen är av annan åsikt. Enligt undersökningen tycker de flesta lotsar och befäl att kommunikation är minst lika viktigt som tekniskt kunnande, samtidigt känner befälen motvillighet att ifrågasätta lotsens åsikter.

1.1 Målsättning

Målsättningen är att undersöka hur samarbetet fungerar mellan lotsar och befälhavare i Finland. Jag vill undersöka vad lotsen och befälhavaren har för åsikter om sitt eget arbete och varandras arbete. Hur noggrant efterföljs procedurer som t.ex. finns i Bridge Procedures Guide vid lotsning. Finns det några brister, och inom vilka områden skulle man kunna sträva efter förbättring.

1.2 Problemformulering

Hur fungerar samarbetet mellan finsk lots och befälhavare? Hur bra anser lotsen och befälhavaren att kommunikationen fungerar? Följer man rekommendationer i Bridge Procedures Guide? Vad har lotsen för synpunkter på befälhavarens arbete och vice versa. Har man tagit tillvara rekommendationer från olycksutredningens rapporter, samt följer man lagar, förordningar och rekommendationerna från International Maritime Organisation (IMO)? Vidare vill jag undersöka om rekommendationer som Olycksutredningscentralen ger efter varje utredning har haft någon effekt på säkerheten till sjöss. Dessa är några av de frågeställningar jag ska försöka få svar på.

1.3 Avgränsning

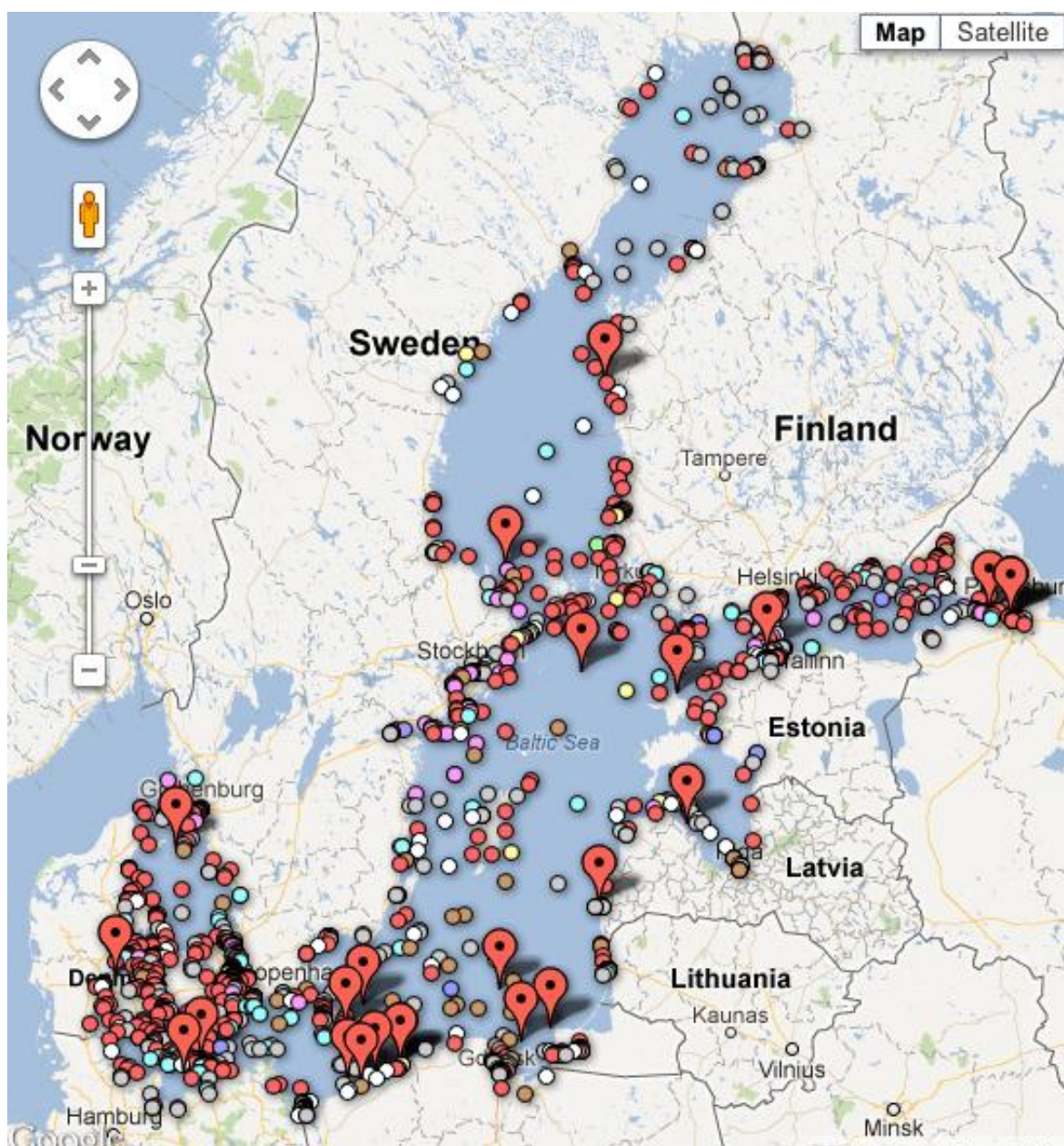
Jag har valt att begränsa examensarbetet till aktiva finska lotsar, och befälhavare vars fartyg har trafikerat i Finland i augusti och september 2012, så att de har erfarenheterna från lotsningen färskt i minnet. Jag kommer att skicka enkäten endast till befälhavare på fraktfartyg eftersom passagerarfartyg använder sig oftast av linjelots.

2 Bakgrund

Effektiv lotsning är beroende av effektivitet i kommunikation och informationsutbyte mellan lots, befälhavare och övrig bryggbemanning, samt en gemensam förståelse som var och en har för den andres funktion och uppgift. (IMO, 2004 A.960 Annex 2 §1). I lotsens och befälhavarens arbete har, gott sjömanskap, lång erfarenhet och individuella prestationer haft en central roll traditionellt. (Olycksutredningscentralen, MS Kajen, 2002 sid 16) Lotsen och befälhavaren har en gemensam utbildning och i stort sett lika lång erfarenhet av sjöfart. Lotsen känner till farleden och de lokala förhållandena, medan befälhavaren har utmärkt kännedom om fartyget, navigationsutrustningen och manskapet. Dessa gemensamma nämnare står till grund för ett effektivt samarbete. (Haapio, Hellevaara, Hukki & Norros, 1998 sid 43)

2.1 Incidenter med lots ombord

Helsingfors kommissionen, eller HELCOM, som arbetar emot föroreningen av Östersjön släpper varje år en uppräkningsrapport av fartygsolyckor på Östersjön. Sedan 1989 har det skett ungefär 1500 olyckor på Östersjön, vilket betyder en olycka var tredje dag (se figur 1.). Sedan 2004 har det skett ca 125 olyckor varje år trots att förebyggande åtgärder görs av nationerna kring Östersjön. (Huhtanen, J. & Mäkinen, E., 2012)



Figur 1. Olyckor på Östersjön mellan 1989 – 2011. (Huhtanen, J. & Mäkinen, E., 2012)

En genomgång av statistiken från HELCOM om fartygsolyckor sedan 2004 visar att största delen av olyckorna är grundstötningar och kollisioner. Det framgår även tydligt i Figur 1 att de flesta olyckorna sker nära kusten. Den vanligaste orsaken till olyckorna är mänskligt misstag. En lots var ombord i var femte olycka. Se tabell 1 på nästa sida.

Tabell 1. Vanligaste orsakerna till olyckor på Östersjön.(Helsinki Commision, 2011)

Årtal	Kollision	Grundstötning	Lots ombord	Mänskligt misstag
2004	30%	40%	20%	45%
2005	36%	38%	24%	42%
2006	46%	39%	7%*	36%
2007	33%	45%	26%	32%
2008	30%	44%	18%	47%
2009	32%	36%	27%	52%
2010	32%	29%	19%	30%
2011	35%	25%	23%	50%
Medel	34%	37%	20%	42%

* information saknas från 50% av fallen

En sammanställning, som jag har gjort av olycksrapporter från Olycksutredningscentralen, visar att det har skett minst 15 incidenter på fartyg med lots ombord i Finland sedan år 2000. I fyra fall var bristfällig eller ingen ruttplanering en bidragande orsak till olyckan. Brister i kommunikation och/eller bryggsamarbete visade sig vara en orsak till olyckan i tolv fall. I de resterande fallen berodde olyckan på tekniska problem eller vädret. Se tabell 2 på nästa sida. Olyckor som har skett efter 2009 finns inte med eftersom dessa är fortfarande under utredning. Enligt Finnpilots årsberättelse skedde det 30 olyckor med handelsfartyg i Finland år 2011. Totalt lotsades det ca 30000 fartyg under samma år (Finnpilot 2011, sid 8, 12).

Tabell 2. Orsaker på incidenter ombord på fartyg i Finland sedan 2000. (Olycksutredningscentralen, 2009)

Årtal	Fartyg	Orsaker till incident
2000	MS Ocean pride	Bristfällig ruttplanering/tekniska problem
2000	MS Aurora	Bristfälligt samarbete
2001	Finnreel	Tekniska problem
2002	M/S City of sunderland	Hård vind
2002	Douro chemist	Bristfällig ruttplanering
2002	M/S Kajen	Bristfällig ruttplanering och samarbete
2002	M/S Traveberg	Bristfälligt samarbete/tekniska problem
2004	M/S Krasnovidovo	Bristfällig kommunikation
2004	M/S Superfast VII	Hård vind/bristfälligt samarbete
2005	M/T Omega af Donsö	Tekniska problem
2005	M/S Pauline Russ	Bristfälligt samarbete
2007	M/S Claudia	Bristfällig ruttplanering
2008	M/S OOCL Nevskiy	Bristfälligt samarbete
2009	M/S Crystal Pearl	Bristfälligt samarbete
2009	M/V Emsrunner	Bristfälligt samarbete

2.2 Lagar och författningar

Lagar och förordningar som berör lotsning beskrivs i Lotsningslagen 21.11.2003/940. Vidare finns det mer detaljerade beskrivningar av nationella föreskrifter sammanställda av Trafiksäkerhetsverket (TraFi). IMO har dessutom egna rekommendationer och krav som berör lotsning samt lotsens och befälhavarens samarbete.

2.2.1 Lotsningslagen

Lotsningslagens syfte är att främja säkerheten i sjötrafiken och förebygga skador som den kan orsaka på miljön (Lotsningslag 21.11.2003/940 1§). Lotsning definieras som en *“verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfarten”* (Lotsningslag 21.11.2003/940 2§).

I lotsningslagens 7§ beskrivs befälhavarens ansvar gentemot lotsen. Befälhavaren måste lämna lotsen alla de uppgifter som är av betydelse för lotsningen (mom. 2). Befälhavaren ansvarar också för manövreringen av fartyget, även då befälhavaren följer lotsens anvisningar (mom. 1).

Lotsen är skyldig att presentera en ruttplan baserad på aktuella sjökort åt befälhavaren, och ge andra anvisningar och uppgifter som är av betydelse för lotsningen, samt övervaka åtgärder som görs för manövreringen av fartyget (Lotsningslag 21.11.2003/940 8§ mom. 1).

Lotsen har möjlighet att stiga av och på fartyget på andra ställen än lotsplatsen, om väderleks- eller isförhållanden är svåra (Lotsningslag 21.11.2003/940 9§ mom. 3). Lotsen har även rätt att avbryta, eller vägra utföra lotsning om lotsen anser att det finns risk att fartyget, dess besättning eller miljö kan hamna i fara (§11).

2.2.2 Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter

I TraFis föreskrifter om vakthållning på fartyg beskrivs hur navigering utförs med lots ombord. Befälhavaren och vakthavande befäl fritas inte vid något tillfälle från ansvaret för fartygets säkerhet då lotsen är ombord. Befälhavaren och lotsen är skyldiga att utväxla information om *“navigeringsprocedurer, lokala förhållanden och fartygets karakteristika”*. Vakthavande befäl och befälhavare måste samarbeta nära med lotsen, och om den förstnämnda är tveksam till lotsens intentioner är han eller hon skyldig att begära en förklaring. Om tveksamheten återstår ska befälhavaren meddelas och åtgärder vidtas. (TRAFI/16654/03.04.01.00/2011, sid 10)

TraFis föreskrift om ruttplanering på fartyg beskriver vad ruttplanen ska bestå av och vilka sträckor den ska täcka. I avsnitt 2.1, sid 2 bestäms att ruttplanen ska täcka hela ruten från avgångshamnen till nästa anlöpshamn, dvs. även avsnitt där lots anlitas. Vidare förtydligas det i avsnitt 3.2, sid 3 att *“ruttplanen för de avsnitt där lots ska anlitas ska vara uppgjord*

så att vakthavande befäl med lätthet kan övervaka lotsens arbete.”
(TRAFI/12047/03.04.01.00/2011, sid 2-3)

2.2.3 IMO:s rekommendationer

IMO:s resolution A.893(21) behandlar ruttplanering, och liksom i TraFis föreskrifter krävs där att ruttplanen omfattar sträckan från avgångshamn till ankomsthamn, inkl. lotssträckan. Till skillnad från TraFis föreskrifter beskriver IMO detaljerna kring ruttplanens innehåll mer noggrant. T.ex. rekommenderar IMO att ruttplanen ska innehålla svängpunkter med girradier. (IMO A.893(21), 2000 §3.2.5)

IMO:s resolution A.960 ger rekommendationer i lotsarnas skolning och behörigheter i den första delen, och i den andra delen ges rekommendationer kring lotsarnas arbetsförfaranden. Bryggpersonalen delar på ansvaret med lotsen att erhålla god kommunikation, samt vara till stöd för lotsen och övervaka hans eller hennes handlingar. (IMO A.960, 2004 del 2, punkt 2)

I punkt 5 av del 2 beskrivs informationsutbytet mellan befälhavare och lots. Processen ska vara kontinuerlig utmed hela lotsningen och ska påbörjas före lotsningens start. Lotsen rekommenderas även ha med sig någon form av informationskort eller checklista för att säkerställa att all nödvändig information har gått igenom. (del 2, punkt 5)

2.3 Tidigare forskning

Året 1995 gjordes en stor undersökning i Kanada om relationen mellan lotsen och fartygets befäl. Omkring 1300 enkäter skickades ut varav 25 % besvarades. (Transport Safety Board of Canada, 1995 sid 7)

Syftet med undersökningen var att upptäcka brister i samarbete och kommunikation mellan vakthavande befäl, lots och befälhavare på bryggan. (Transport Safety Board of Canada, 1995 sid 5)

I undersökningen kom man fram till bl.a. följande punkter:

- Missförstånd, saknaden av kommunikation och ouppmärksamhet av både lots och vakthavande befäl återkom ständigt.

- Trots den ovan nämnda bristen var lots och befäl överens om att samarbete var mycket viktig för säker navigation.
- De flesta befälhavare och OOW uppgav att de alltid informerar om fartygets manövreringsegenskaper. Medan bara en liten del av lotsarna medgav att de alltid får den informationen.
- Lotsar och befälhavare var oense om hand-over briefings var nödvändiga.
- Både lotsar och befäl var av den åsikten att den andra vet all nödvändig information, eller om inte, begär de det.
- Flertalet av lotsar uppgav att språkhinder försämrade eller utplånade kommunikationen.

(Transport Safety Board of Canada, 1995 sid 26-27)

Statens tekniska forskningscentral (VTT) gjorde en undersökning 1998 som hette "Päättöksenteko komentosillalla luotsauantilanteessa". I den analyserades orsakerna till de många olyckorna med lots ombord, arbetsfördelningen på bryggan samt faktorer i lotsens beteende som möjligen kan påverka arbetsfördelningen. Undersökningen gjordes av två psykologer, en sjökapten och en expert på sjöfartsteknologi. Forskarna filmade sammanlagt 17 lotsningar under hösten 1998 och intervjuade lotsar från fyra olika lotsstationer. (Haapio m.fl., 1998 sid 3 och 18)

Undersökningen visade att de dåvarande lotsningsmetoderna inte bidrog till en gemensam uppfattning om situationen inom bryggteamet på ett tillfredställande sätt. Vidare påstod man att ruttplanen är det viktigaste momentet i kommunikationen eftersom det bidrog till en gemensam uppfattning om lotssträckan och hjälpte bryggteamet att övervaka lotsningens framskridande. Undersökningen visade även att medlemmarna i bryggteamet antog att lotsningen framskrider som förväntat och att de andra medlemmarna är tillräckligt informerade om situationen angående lotsningen. (Haapio m.fl., 1998 sid 4-6, 68-69)

Mathias Fröberg (2007) har skrivit examensarbetet "Kommunikation inom bryggteamet" som behandlar kommunikationen mellan styrman och befälhavare, samt kommunikationen mellan styrman, befälhavare och lots. Fröberg jämförde ett bryggteam som hade arbetat tillsammans tidigare med ett bryggteam som var obekanta för varandra. Det konstaterades att bryggteamet som kände varandra sen tidigare kommunicerade mer effektivt än det

andra bryggteamet. Fröberg kom också fram till att kommunikationen mellan lots och befälhavare var effektivare om dessa var obekanta för varandra. (Fröberg 2007, sid 22)

Sjöfartsbranchens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo Universitet har gjort en undersökning, på beställning av Finnpilot, om lotsningens effektivitet. I ”Luotsauksen vaikuttavuus” hade man som mål att beskriva lotsningsprocessen, skapa mätinstrument för att mäta processen, samt att skapa diskussion om lotsningen. (Lappalainen & Kunnaala & Nygren & Tapaninen 2011, sid 11)

För att skapa instrument för att mäta lotsningens effektivitet har man gått igenom litteratur som behandlat lotsning och skickat enkäter till utländska lotsningsorganisationer för att ta reda på hur dessa mäter lotsningens effektivitet. (Lappalainen m.fl. 2011, sid 11-12)

Genom seminarier med finska lotsar har man sedan kunnat utveckla en färdig processmall och mätinstrument för att samla upp information om varje lotsning (Lappalainen m.fl. 2011, sid 12). Mätinstrumentet har redan använts av lotsarna och resultaten har presenterats i Helsingin Sanomat den 27.09.2012. På ett år som mätningen har varit igång har det rapporterats om 87 allvarliga tekniska fel, elva grundstötningar och 33 kollisioner med kaj, andra fartyg, säkerhetsanordningar och slussar. Problemen orsakas oftast av black out, söndrig bogpropeller och stopp i huvudmaskin. (Helsingin Sanomat 27.09.2012)

3 Undersökningen

Undersökningen genomfördes med hjälp av två elektroniska enkäter på svenska, finska, och engelska. Den ena enkäten skickades ut till ungefär 150 finländska lotsar. (Personlig kommunikation med Kosonen, Kari den 29.08.2012) Och den andra enkäten skickades ut till 62 befälhavare vars fartyg har trafikerat i Finland under augusti och september 2012. Enkäten för lotsarna bestod av 16 stycken flervalsfrågor medan enkäten för befälhavarna bestod av 14 stycken flervalsfrågor. Elva frågor var gemensamma för både lots och befälhavare. Inom båda enkäten fanns möjlighet att frivilligt lämna kommentarer, vilket utnyttjades flitigt av lotsarna i synnerhet. Frågorna är baserade på den finska lagen, IMOs rekommendationer, samt rekommendationer från Olycksutredningscentralen.

Frågeformuläret skickades ut via e-post innehållande en internetlänk till enkäten och en kort förklaring om undersökningens syfte samt en garanti om att respondenterna förblir anonyma och enkätsvaren endast används i detta examensarbete.

Den elektroniska enkäten skickades ut via e-post till lotsledaren Kari Kosonen, som sedan vidarebefordrade e-posten till samtliga aktiva lotsar i Finland. Enkäten för lotsarna var öppen i två arbetsveckor. Under denna tid besvarades enkäten 65 gånger. Detta ger en svarsprocent på 46 %. Jag anser att siffran är mycket hög eftersom enkäten var frivillig och att jag inte hade någon personlig kontakt med lotsarna.

Den elektroniska enkäten för befälhavarna skickades ut till agenter och redare som sedan vidarebefordrade enkäten till befälhavarna. Med hjälp av fartygslistor på olika finska hamnars hemsidor och internetsidan Google, kunde jag ta reda på e-postadresser till agenter och rederier till ankommande och avgående fartyg. Sedan skickade jag e-post till agenterna och redarna där jag bad dem att vidarebefordra länken till enkäten till befälhavarna på fartygen.

Totalt skickade jag ut 14 e-post till redare och agenter. Vissa redare och agenter hade hand om flera fartyg, vilket resulterade i kontakt med totalt 62 fartyg. Av dessa fick jag tillbaka elva svar, vilket ger en svarsprocent på 17,7%

Tabell 3. Sammanställning av svarsprocenten.

	Utskickade enkäter	Besvarade	Svarsprocent
Lotsar	150 st	69 st	46 %
Befälhavare	62 st	11 st	17,7 %

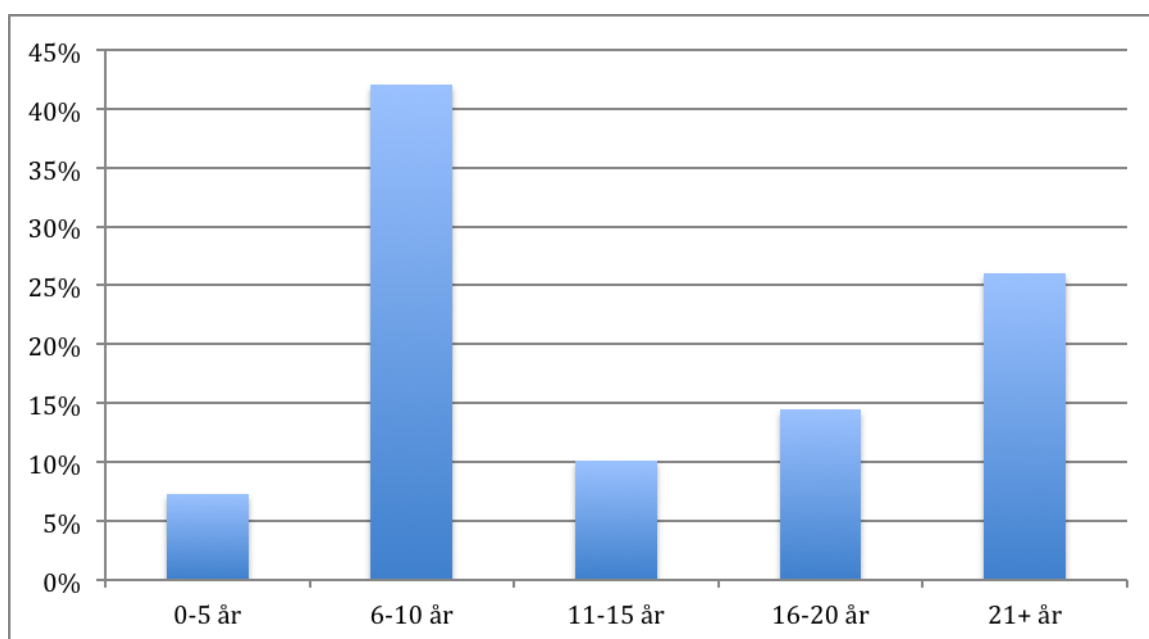
4 Frågorna

Nedan presenteras frågorna och svaren från enkäten. Frågorna är åtskilda så att frågorna till lots presenteras i kapitel 4.1, frågorna till befälhavare presenteras i kapitel 4.2 och till sist presenteras svaren på de gemensamma frågorna i kapitel 4.3.

4.1 Frågor till lots

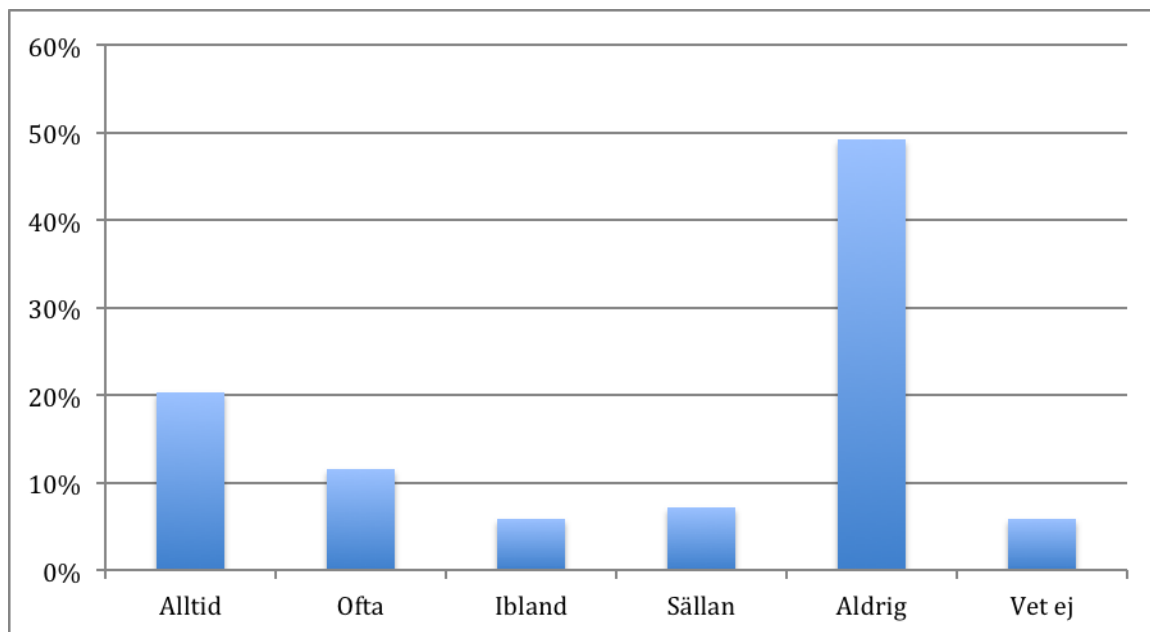
Följande frågor ställdes enbart till lotsarna. Frågorna behandlar lotsens erfarenhet, hjälpmedel i arbetet, och attityder och uppfattningar om befälhavare med olika bakgrunder.

Fråga: Hur många år har du arbetat som lots?



Figur 2. Lotsarnas yrkeserfarenhet.

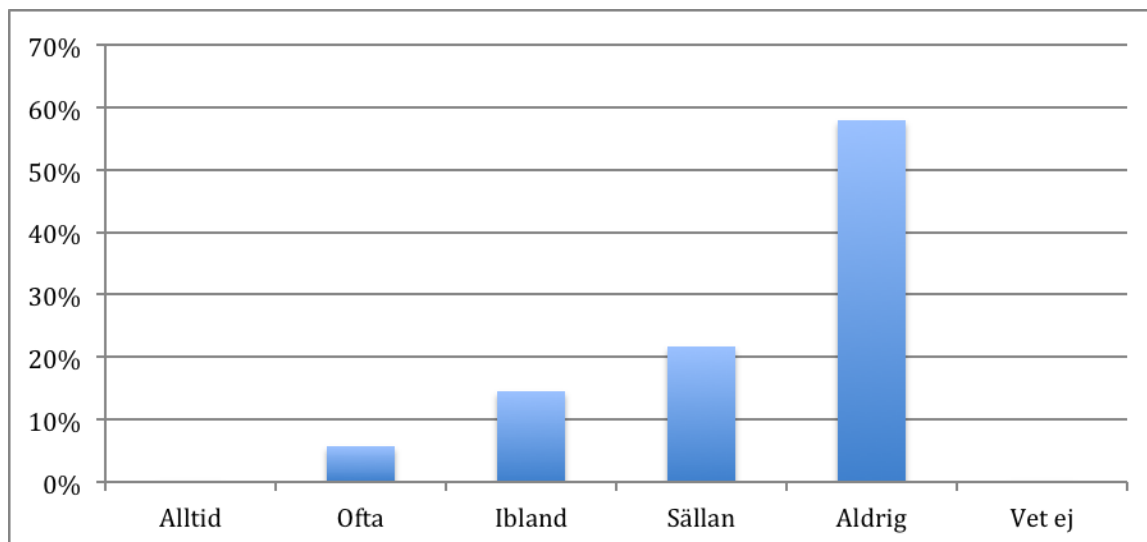
Svarsfördelningen visar att en majoritet av lotsarna har lång erfarenhet av lotsningsarbetet. Bara fem lotsar av de totalt 69 lotsarna som svarade är nya eller har mindre än fem års erfarenhet. Medelåldern på lotsarna är ca 50 år. (Finnpilot, 2011 sid 14)

Fråga: Jag har möjlighet att använda en bärbar handdator med elektronisk sjökort.

Figur 3. Majoriteten av lotsarna har inte möjlighet att använda handdator.

Enligt svaren har 49,3% inte möjlighet att använda bärbar handdator med elektroniskt sjökort. Våren 2008 införskaffade Finn-pilot bärbara elektroniska sjökort till sina lotsar. Det var upp till lotsarna själva att bestämma vare sig de ville använda hjälpmedlet eller inte. De bärbara handdatorerna ansågs dock vara för otympliga och slöa för att vara till någon nytta. Enligt uppgifter som utredarna från Olycksutredningscentralen har fått, skulle datorerna vara mer praktiska om dessa skulle fås igång snabbare. (Olycksutredningscentralen, MV Emsrunner, 2009 sid 18)

Fråga: Jag använder en bärbar handdator med elektronisk sjökort under lotsningen.



Figur 4. De flesta lotsarna brukar aldrig använda handdator till sin hjälp.

Fyra år senare visar svarsfördelningen att största delen av respondenterna aldrig använder handdator som hjälpmedel. Idag har tekniken gått framåt och bärbara handdatorer är mycket lätta, snabba och inte allt för dyra. Vilket medför att lotsarna har själv möjlighet att skaffa ett hjälpmedel som passar dem bäst:

”Jag har en EGEN handgps med sjökort som jag ibland ser på då fartyget enbart har dålig radare och inget annat” – Lots i Bottenviken

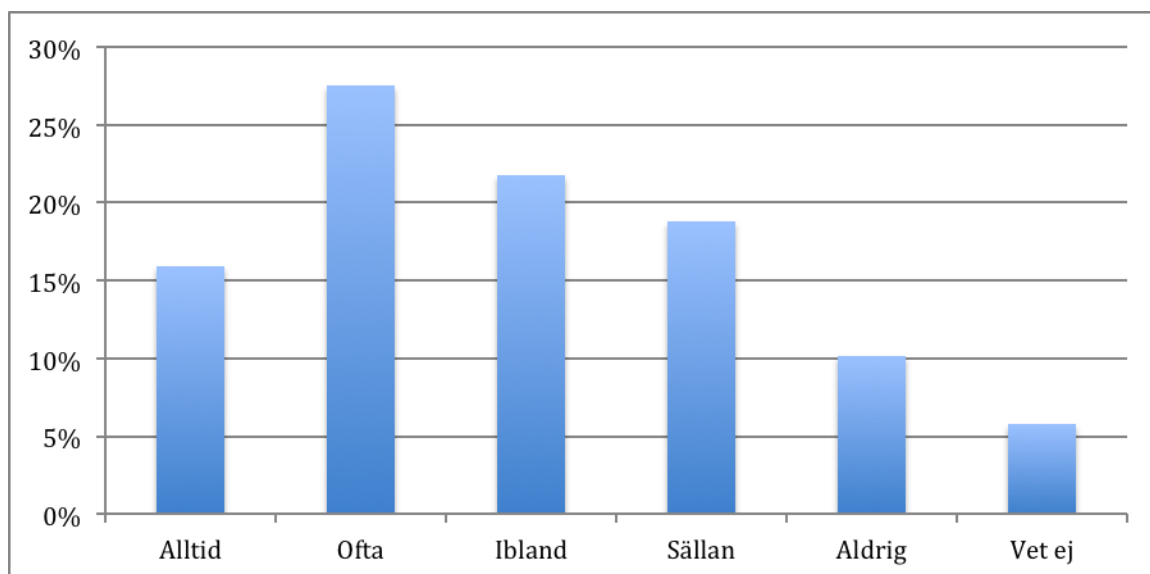
En annan lots förstår inte behovet av dator eftersom det finns radar ombord:

”Ei ole tietokoneita enkä oikein ymmärrä että mihin sitä tarvitsisin. Tutka on ajamista varten.” – Lots i Kotka

En lots i Bottenviken använder dator i mer krävande lotsningar:

”Luotseilla on ollut mahdollisuus ottaa käyttöön Maris ECS kannettava tietokone. Minulla tällainen on aina mukana mutta käytän sitä harvoin, lähinnä vaativimmissa luotsauksissa. Kannettavan käyttöönotto vie aikaa ja on hieman työläs.” – Lots i Bottenviken

Fråga: Jag känner mig mer avslappnad då jag lotsar ett fartyg med finsk befälhavare.



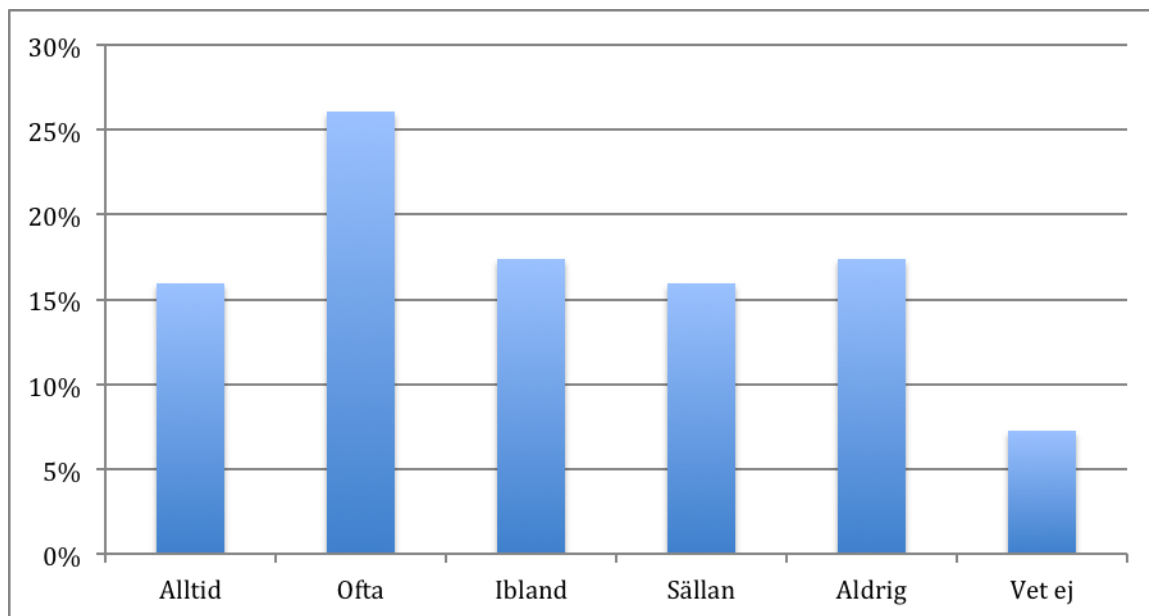
Figur 5. Hur ofta lotsen känner sig mer avslappnad med finsk befälhavare.

Svarsfördelningen tyder på att åsikterna delar på sig märkbart. Något som möjligen kan påverka graden av bekvämlighet är kunskapen och yrkesskickligheten som befälhavaren uppvisar. En lots i Kotka menar att: *”Omaan valppauteeni luotsauksen suhteen ei (ainakaan toivottavasti) vaikuta aluksen henkilöstön kansalaisuus. Päälliköden tietotaitotasossa on kuitenkin selvä ero eurooppalaisten ja halpatyövoimamaiden välillä.”*

Många av fartygen som trafikerar i Finland gör så regelbundet. När lotsen och befälhavaren känner varandra sedan tidigare kan det ge ett falskt intryck av säkerhet. Då den ena kan ta för givet att den andra vet vad som gäller:

”Ei päällikön kansallisuus vaikuta juurikaan valppauteen vaan miehistöstä/päälliköstä tullut yleiskuva. 300 kertaa alueella käyneen saksalaisen kipparin kanssa menee kyllä rennommin kuin kotimaisen kanssa joka on alueella ensi kertaa” – Lots i Kotka.

Fråga: Jag är mera alert då jag lotsar ett fartyg med utländsk befälhavare.



Figur 6. Hur ofta lotsen är mer alert med en utländsk befälhavare.

Svarsfördelningen delar sig ganska jämt över samtliga alternativ.

”Valpaampana olo ulkomaalaisen päällikön kanssa ei tarkoita ettenkö olisi valpaana myös suomalaisen päällikön kanssa, mutta tietyt kulttuurierot pakottavat seuraamaan tarkemmin komentosiltatyöskentelyä.” – Lots i Helsingfors

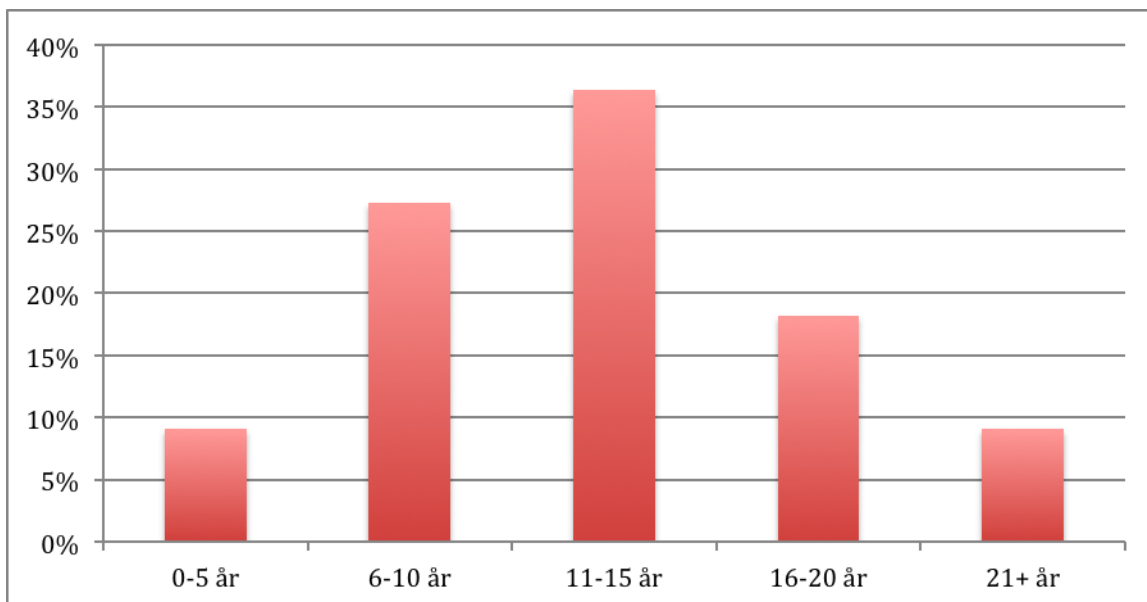
Svarfördelningen tyder på att lotsarna har erfarenhet av att arbeta med personer från olika kulturer, eller har gått någon form av skolning i Bridge Resource Management (BRM). Personer från olika kulturer har olika förhållandesätt till samarbete, arbetsmetoder, och samverkan mellan överordnad och underordnad. Det är möjligt att befälhavare från vissa kulturer kan uppfatta lotsen som en överordnad person och därmed underkasta sig denne, och förlita sig på lotsen mer än vad som skulle vara nyttigt för ett effektivt samarbete.

Faktorer som kan påverka samarbetet i förhållande till kulturskillnader är t.ex. ”Power distance” och ”Uncertainty avoidance”. Dessa begrepp, som grundades av Geert Hofstede, och som används i t.ex. BRM utbildning, kommer jag att gå närmare in på senare i arbetet.

4.2 Frågorna till befälhavare

Frågorna behandlar befälhavarens erfarenhet, hur ofta fartyget trafikerar, eller har trafikerat i Finland, samt vad befälhavaren tycker om finska lotsar.

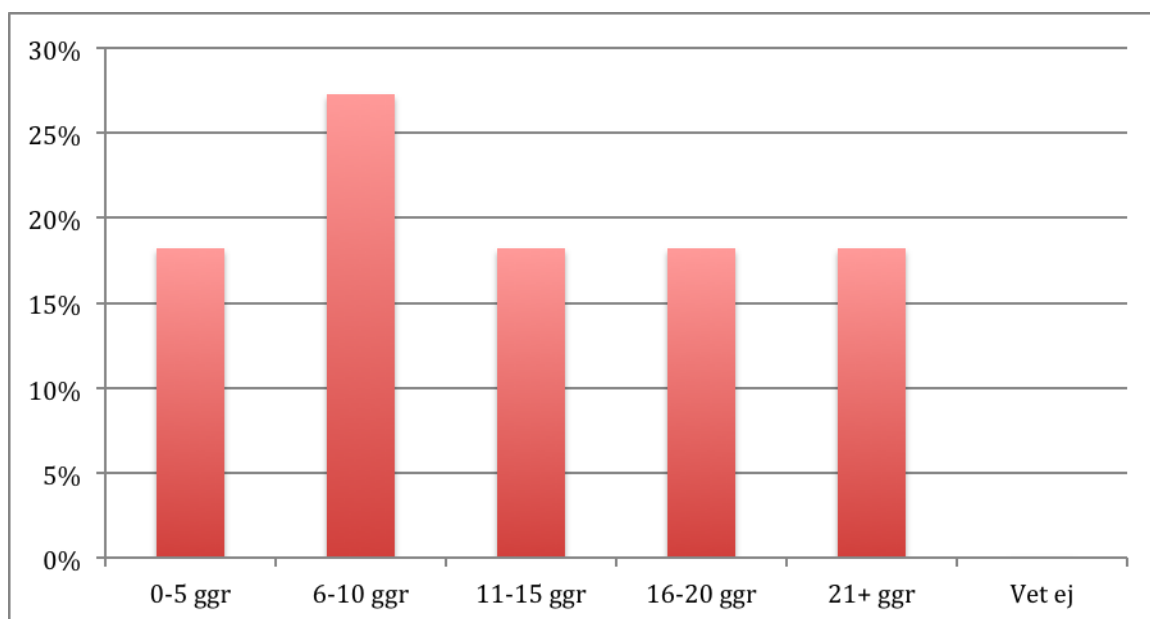
Fråga: Hur många års erfarenhet har du av att arbeta som officer?



Figur 7. Befälhavarens yrkeserfarenhet som officer.

Så gott som samtliga respondenter har lång erfarenhet av att arbeta som officer. För att erhålla sjökaptensbehörighet måste man ha arbetat 36 månader som vaktstyrman, eller 24 månader som vaktstyrman och inte mindre än tolv månader som överstyrman. (Trafiksäkerhetsverket, 27.09.2012)

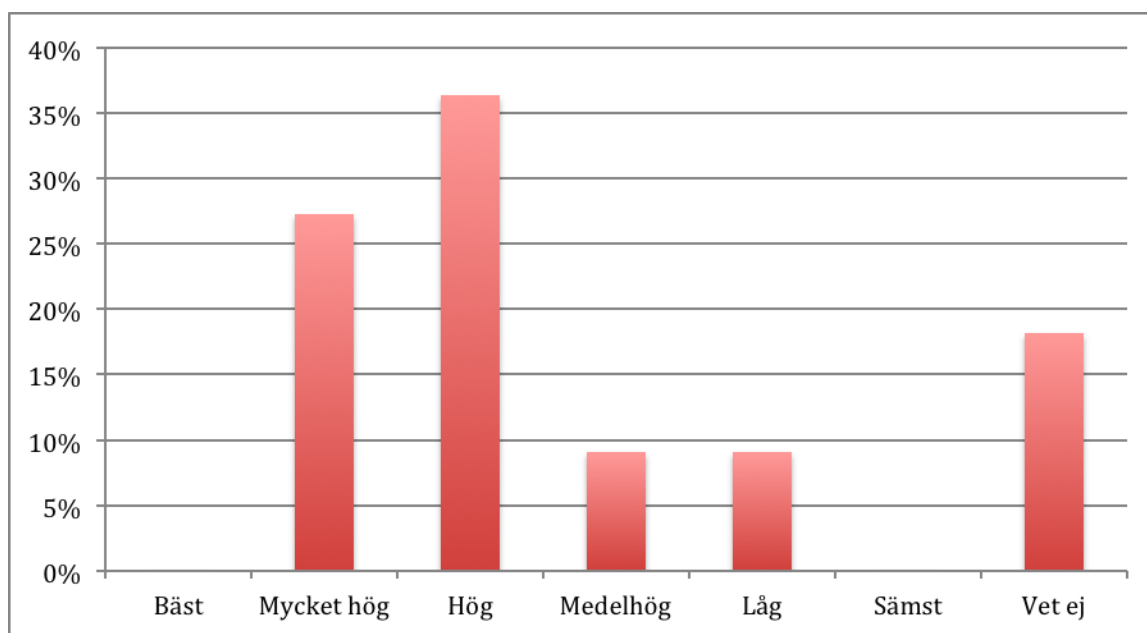
Fråga: Hur många gånger har ni seglat i finska farvatten med finsk lots de senaste fem åren?



Figur 8. Hur ofta befälhavaren har använt finsk lots de senaste fem åren.

Ungefär 45 % av respondenterna uppgav att de har använt finsk lots i medeltal 1-2 gånger per år. En liten majoritet seglar till Finland regelbundet. Ungefär en femtedel av respondenterna besöker Finland i snitt en gång i månaden.

Fråga: Om du jämför med andra europeiska lotsar, hur hög standard håller de finska lotsarna när det gäller säkerhet, samarbete, arbetsetik och –moral under lotsningen?



Figur 9. Hur hög standard håller de finska lotsarna.

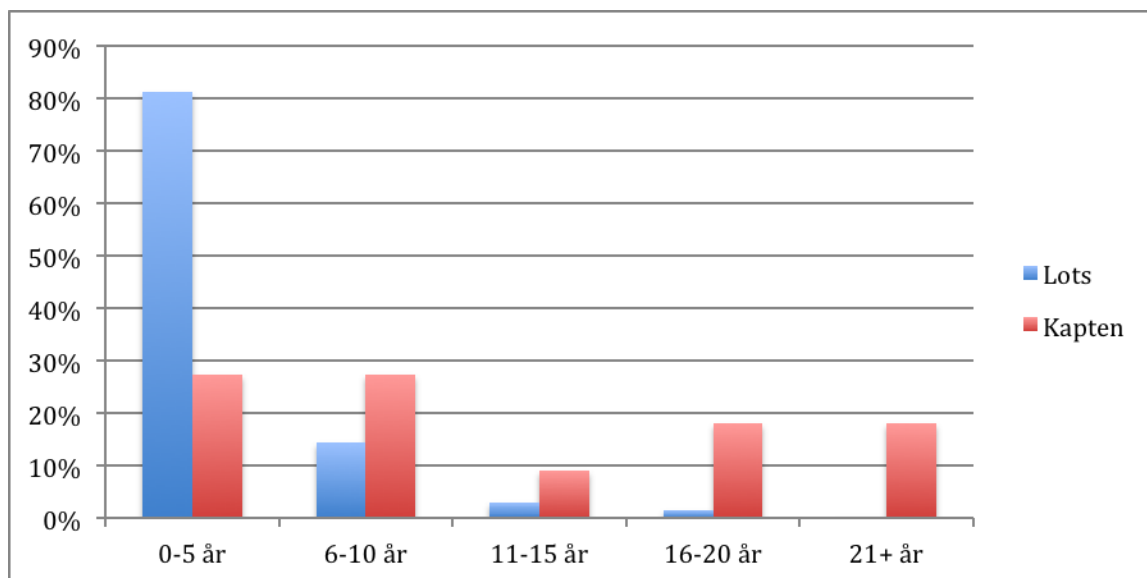
Respondenterna värderar de finska lotsarnas professionalism högt. Några undantag finns dock, och en tanke som belyser den finska mentaliteten väl återfanns i kommentarerna från befälhavare:

”Suomalaiseen mentaliteettiin kuuluu mielestäni liian usein ajatus, että työ tehdään olosuhteista riippumatta. Eli ei vihelletä peliä poikki esim. kovan kelin takia. Tällöin tapahtuu tarpeetonta riskin ottoa... Muualla euroopassa kynnys on huomattavasti matalammalla, mikä on mielestäni hyvä.” – Befälhavare i 6-10 år

4.3 Gemensamma frågor

Här nedan presenteras frågorna som var gemensamma för lots och befälhavare. Lotsarnas staplar är färgade blå, medan befälhavarens svar står staplat i rött.

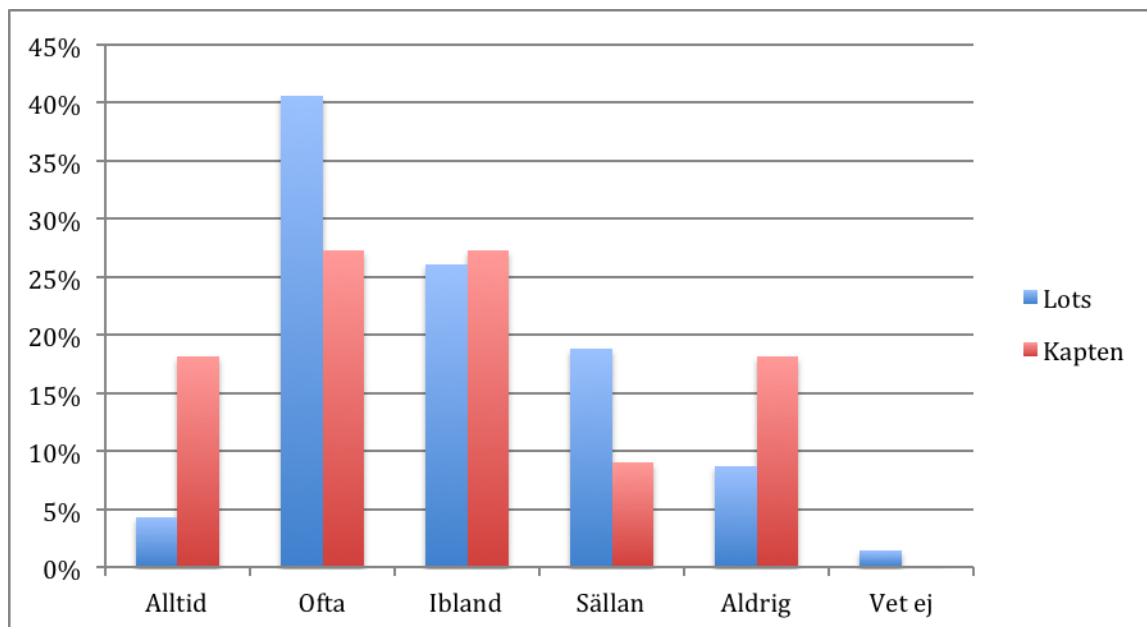
Fråga: Hur många år har du arbetat som befälhavare?



Figur 10. Antal år som respondenterna arbetat som befälhavare.

Den överlägsna majoriteten av lotsarna har ingen, eller bara några års erfarenhet av arbetet som befälhavare. Enligt lotsningslagen (21.11.2003/940 §12) krävs det inte någon arbetserfarenhet som befälhavare. Det räcker att man har erhållit sjökaptensbehörighet. Befälhavarnas erfarenhet delar sig ganska jämt över spektret. En fjärdedel har haft befälhavarbefattningen i högst fem år. Resten av befälhavarna är mycket erfarna.

Fråga: När lotsen stiger in på bryggan, får han ett lotskort av befälhavaren.



Figur 11. Hur ofta befälhavaren delar ut lotskort till lotsen.

Lagen går inte in på detaljer när det gäller hur information ska överföras från befälhavare till lots och vice versa. Befälhavaren är endast skyldig att lämna ”alla de uppgifter som är av betydelse med tanke på lotsningen”. (Lotsningslag §7)

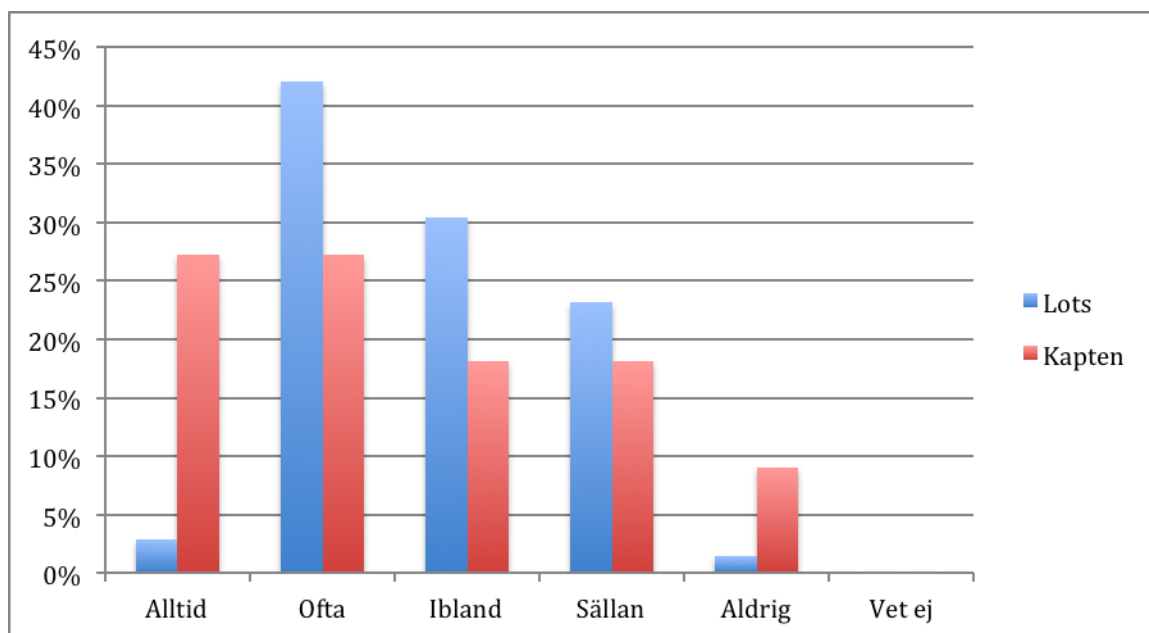
IMO däremot, går djupare in om vad som ska finnas tillgängligt för lotsen på bryggan. IMOs Resolution A.601(15) (1987) beskriver i detalj vad som ska finnas uppe på bryggan. Lotskortet ska fyllas i av befälhavaren och den ska innehålla information om fartygets nuvarande tillstånd i förhållande till lasten och skicket på manövreringsutrustningen. Tanken är att lotsen inte ska behöva göra några manövreringsprov efter att ha sett lotskortet. (IMO A.601(15) 3.1, 1987)

Skillnader finns mellan icke-europeiska och europeiska skeppare. Och hur ofta fartygen trafikerar i Finland.

”Erot tiedonvaihdossa eri kansallisuutta olevien miehistöjen välillä ovat suuria. Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että pohjoismaalaisten ja perinteisten eurooppalaisten (saksa, hollanti, jne.) päälliköjen kanssa tiedonvaihto on suhteellisen kivutonta kun taas ns. halpatyövoima maista tuleva päällystö ei välttämättä itsekään tiedä aluksestaan mitään.”

En befälhavare kommenterar: ”Luotsikorttia ei aina luotsille tule esitettyä, mutta luotsin tarvitsemat tiedot käydään kylläkin suullisesti läpi, koska päällikköhän yleensä osaa luotsikortin tiedot ulkoa.”

Fråga: På bryggan får lotsen information om fartygets manövreringsegenskaper. (Svängradie, ROT etc.)



Figur 12. Hur ofta lotsen får information om fartygets manövreringsegenskaper.

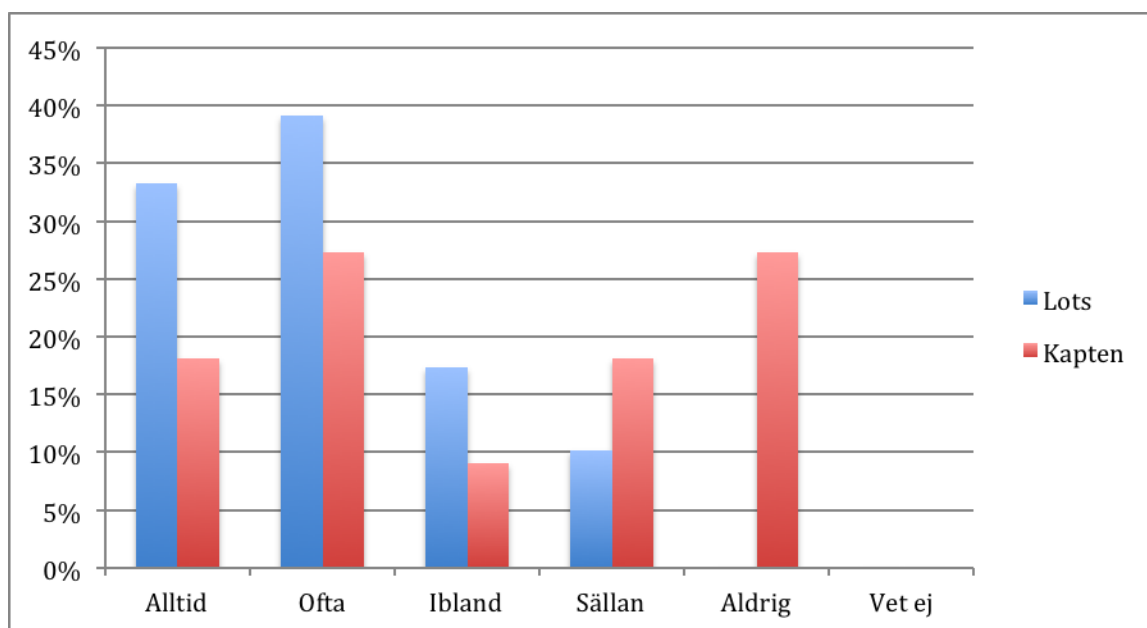
Fartygets manövreringsegenskaper är bland de viktigaste sakerna lotsen måste veta före han/hon påbörjar lotsningen. Enligt de frivilliga kommentarerna är bl.a. propellerns hänthet, bogpropellers effekt och typ av roder.

”Oleellisimmat tiedot ovat: aluksen käisyys, keulapotkurin teho, toimivatko laitteet. Näihin hankin aina vastauksen. ROT ja kääntösäteellä on käytännössä hyvin vähän merkitystä, hienoimpia ROT/radius automaatteja löytyy vain alle 10% aluksista”

- Lots i Bottenviken

Enligt kommentarerna brukar lotsarna själva ta reda på manövreringsegenskaperna. Utländska skeppare brukar inte ge ut uppgifterna självmant, medan finska skeppare brukar berätta det viktigaste, men styr ändå fartyget själv.

Fråga: På bryggan kör lotsen en briefing med befälen om sin plan för lotsningen.



Figur 13. Hur ofta lotsen berättar om sin plan för lotsningen.

För ett effektivt samarbete är detta ett viktigt moment. Av svarsfördelningen framgår det att lotsen nästan alltid informerar om sin plan för lotsningen. Sedan 2010 har det varit lag på att lotsen ska visa upp en ruttplan och annan viktig information. Tidigare ansågs detta endast vara en rekommendation av IMO (Olycksutredningscentralen, MT Crystal Pearl, 2009 sid 21, FINLEX lotsningslag §8 (3.12.2010/1050). Bristfällig ruttplanering har varit en bidragande orsak till flera olyckor (se tabell 1.). En genomgång av de frivilliga kommentarerna tyder på aningen skilda åsikter bland lotsarna.

”Kun asiakkaana on säännöllinen kävijä, jonka päällikkö on tuttu, tietojenvaihtoon ei yleensä ole tarvetta, ellei mitään poikkeuksellista ole meneillään alueella eikä laivassa ole vikoja”

- Lots i Kotka

En annan lots från Kotka menar att den knappt två år gamla lagen om plan för lotsningen inte har någon praktiskt betydelse:

”Suunnitelmaa luotsauksesta on mielestäni melko turha esittää koska jos alus, niinkuin usein on, on käynyt alueella monta kertaa, päällikkö tietää oleellisen valmiiksi ja jos ei ole käynyt niin ei päällikköä kiinnosta koska yleensä henkilökunnan työ loppuu siihen kun luotsi saapuu komentosillalle ...

... Kyseiseen noin vuoden vanhaan pykälään liittyy pelkkiä vastuukysymyksiä, ei mitään käytännön asiaa.” - Lots i Kotka

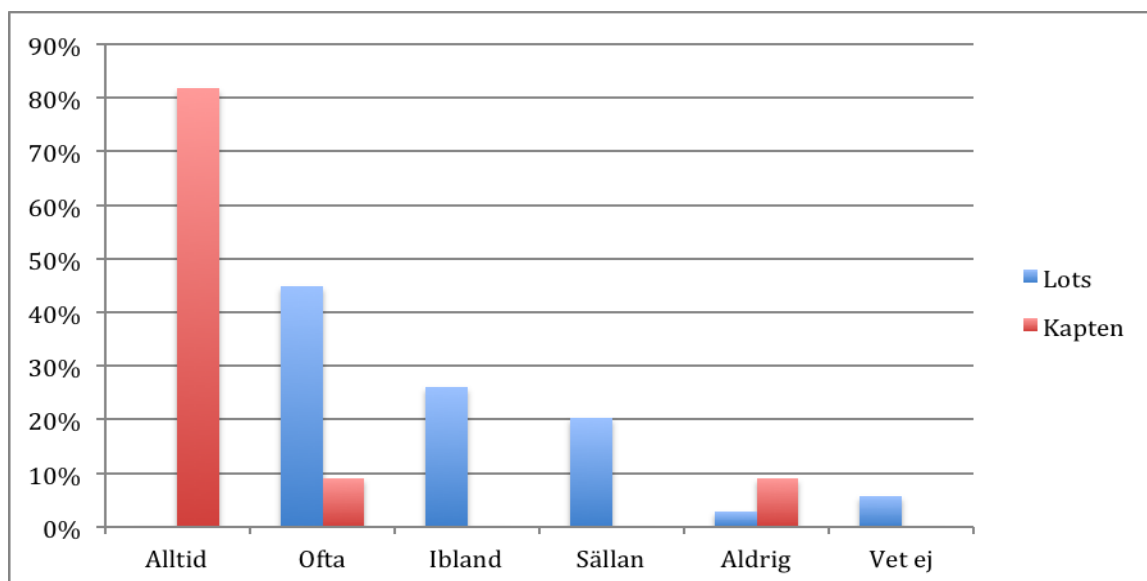
Ungefär 45 % av befälhavarna menar att lotsen berättar om sin plan för lotsningen bara sällan eller aldrig. Som det framgick i figur 8 trafikerar bara ca en femtedel av respondenterna regelbundet i Finland.

”Vi kör i linjetrafik, och jag har sedan några år tillbaks linjelotsbrev. Innan jag fick detta var det oftast samma lotsar som kom, därför var det sällan någon briefing i förväg.”

– Befälhavare i 11-15 år

En liknande fråga ställdes i VTT:s undersökning (sid 55) från 1998. Endast i två fall av 17 visade lotsen upp isförhållandena på sträckan, men på fartygets egen karta. Från fartygets sida visades ruttplanen upp i fyra fall av 17.

Fråga: Fartygets egen ruttplan omfattar även sträckan mellan lotsplatsen och hamnen.



Figur 14. Hur ofta fartyget har ruttplan för lotssträckan.

Svarsfördelningen tyder på att det ofta finns en ruttplan till och från hamnen på fartygen. Enligt lotsarnas kommentarer är dock de flesta fartyg finländska fartyg, kryssningsfartyg, eller fartyg som seglar till Finland regelbundet. Fraktfartyg har ruttplan till hamnen mer sällan.

”Aluksen oma reittisuunnitelma käytännössä aina viiva tutkalla tai sähkökartalla.

Rahtilaivoissa melko harvoin satamaan/satamasta.” – Lots i Helsingfors

Både IMO och den finska lagen kräver att ruttplan ska finnas hela vägen till hamnen, inklusive sträckan med lots. (TRAFI/12047/03.04.01.00/2011 sid 2-3, IMO A.893(21) 1.3)

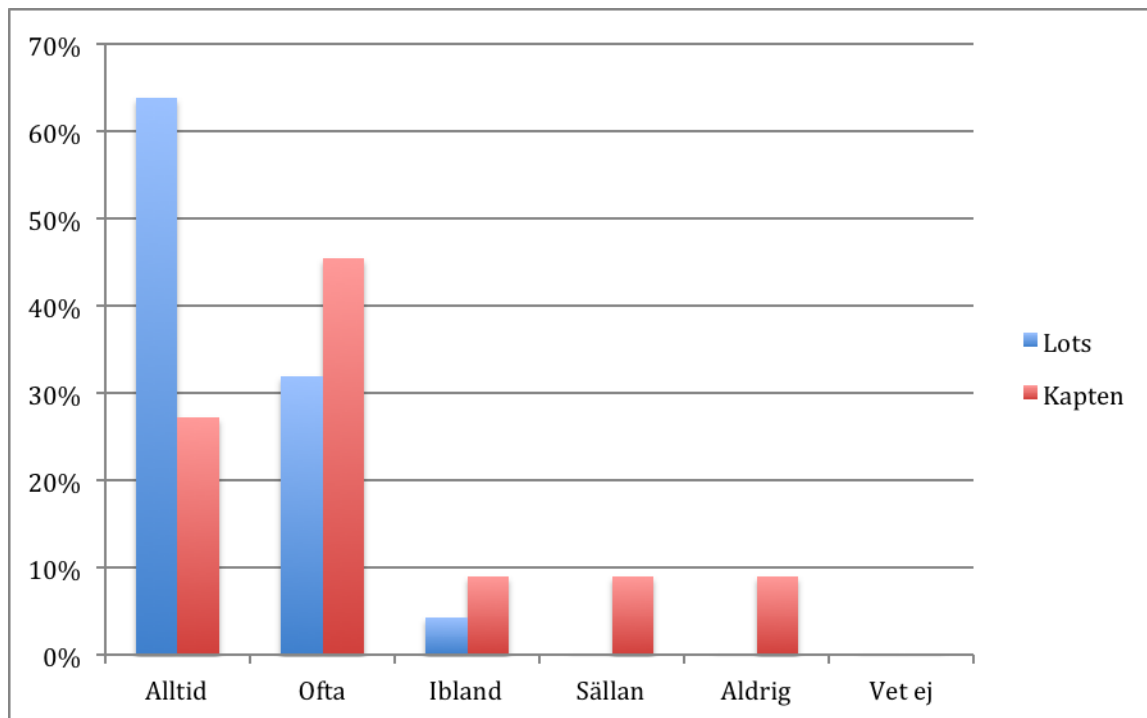
Ett problem med ruttplanering till och från hamnen är att det kan finnas flera rutter på sträckan, och om fartyget inte trafikerar regelbundet till Finland har de ingen aning om vilken rutt som är lämpligast.

Ett flertal farliga situationer har uppstått, där en ruttplan på fartyget hade kunnat minska riskerna för att farosituationen skulle uppstå. I t.ex. fallet med Crystal pearl från 2009 hade fartyget en ruttplan som inte hade varit möjligt att utföra, och lotsen hade sin egen ruttplan i huvudet.

Ett annat problem är då lotsen lämnar eller bordar fartyget på annan plats än lotsstationen. Det kan vara ett problem om platsen är längre in mot kusten och fartyget inte har någon

ruttplan som sträcker sig längre in än till lotsplatsen (Olycksutredningscentralen, MT Crystal Pearl, 2009 sid 24-26).

Fråga: Lotsen informerar befälhavaren om eventuella lokala förhållanden som kan påverka lotsningen.



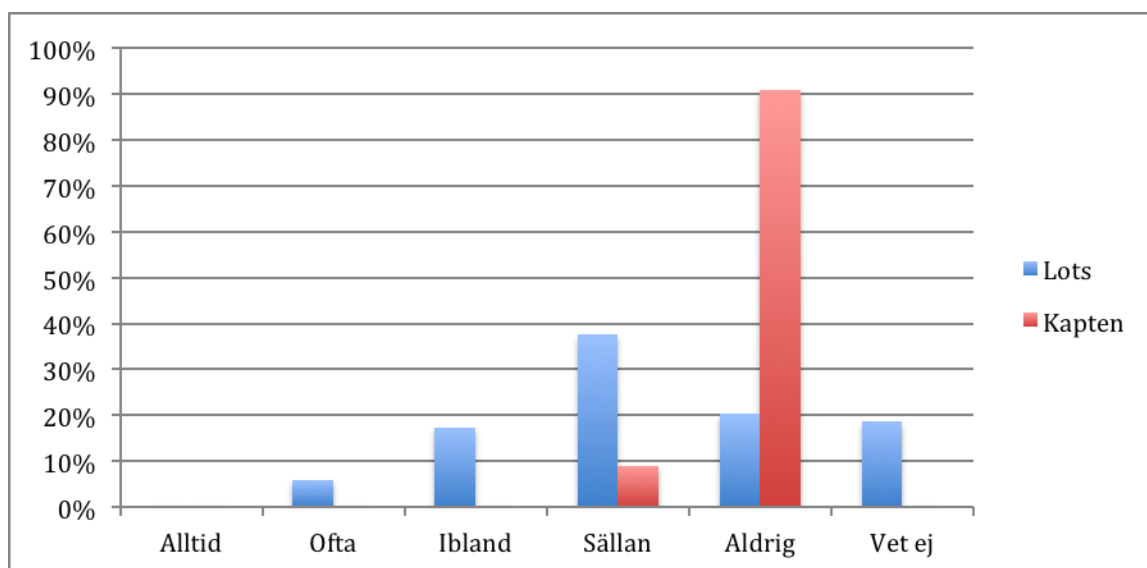
Figur 15. Hur ofta lotsen informerar om lokala förhållanden.

Även detta är ett mycket viktigt moment i lotsens arbete. Man kan undra varför svarsfördelningen ligger endast på 63,8% för ”alltid”, och 22 av 69 lotsar uppger att dom ”ofta” uppger viktig information som kan påverka lotsningen. Några möjliga orsaker kan vara att det inte alltid finns tid att gå igenom hela planen före lotsningen, eller att fartyget trafikerar så pass ofta i Finland att man inte går igenom någon plan överhuvudtaget.

”Luotsin ja päällikön väliseen kommunikointiin vaikuttaa hyvin paljon se, kuinka useasti ko päällikkö alueellamme käy. Jos on vakituinen kävijä niin ei tarvitse kovinkaan paljon luotsauksesta kertoa, mutta jos on satunnainen kävijä tai peräti ensimmäistä kertaa alueella on hänelle luonnollisesti kerrottava luotsaussuunnitelma tarkoin.” – Lots i Kotka

En liknande fråga ställdes i VTT:s undersökning (sid 55) från 1998. Endast i två fall av 17 visade lotsen upp isförhållandena på sträckan, men på fartygets egen karta. Från fartygets sida visades ruttplanen upp i fyra fall av 17.

Fråga: Till sin hjälp använder befälhavaren sig av en ”Master-Pilot Exchange Form”.



Figur 16. Hur ofta befälhavaren använder en ”Master-Pilot Exchange Form”.

En Master-Pilot Exchange Form (MPX) kan användas för att underlätta informationsutbyte mellan lots och fartyg. Formuläret är framtaget av IMO, Maritime Safety Committee m.fl. Användning av formuläret rekommenderas av IMO, men är helt frivilligt att använda. (American Club, 1998). En mall på formuläret finns i Bridge Procedures Guide (International Chamber of Shipping, 1998 sid 58-59).

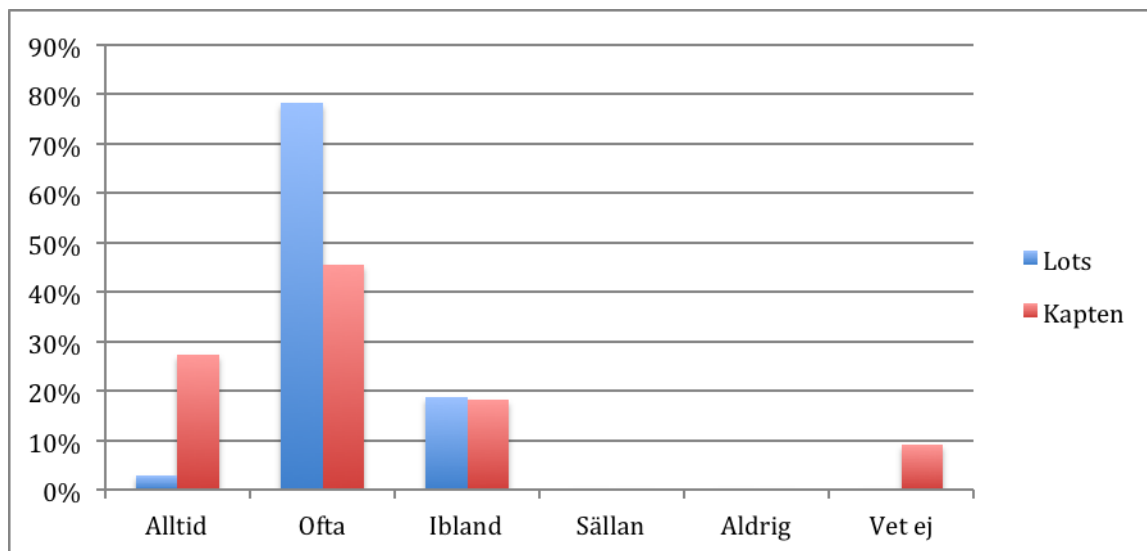
Syftet med MPX är att standardisera informationsutbytet med lotsen så att ingen viktig information lämnas ut. Mycket av informationen finns redan i lotskortet. Bridge Procedures Guide rekommenderar också att förhandsinformationen i MPX bör hållas till ett minimum, så att endast det som är absolut nödvändigt för planeringen av lotsningen finns med. (ICS, 1998 sid 22)

Enligt kommentarerna är det mest kryssningsfartyg som använder sig av MPX.

”Master-Pilot Exchange Formin olen nähnyt vain jossain risteilyaluksissa, joissa tietoa jaetaan ajoittain liikaakin (pitkittää toisinaan luotsauksen aloittamista liikaa).” – Lots i

Helsingfors

Fråga: Jag tycker att kommunikationen fungerar effektivt.



Figur 17. Hur ofta kommunikationen fungerar effektivt.

Svarsfördelningen är tydlig. Enligt lotsarnas kommentarer finns det dock undantag på de utländska fartygen:

“Utländska befälhavare med dålig engelska är ett problem. Dessa måste man vägleda/befalla på deras sätt. Typ. Half ahead, slow ahead, 20 degr to stb. Det är de enda de förstår. Frågar man om något annat här i världen så grinar dom tillbaks med sin lysande guldtänder.” - Lots i Bottenviken

“Venäläisten miehistöjen kanssa erittäin suuria kielivaikeuksia”

- Lots i Saima

Enligt M. Fröberg (2007) fungerar kommunikationen effektivare om lotsen och befälhavaren är obekanta för varandra. Detta beror, enligt Fröberg, på det att om lots och befälhavare känner varandra väl, förlitar de sig mera på den andras kunskaper, och därmed minskar kommunikationen (Fröberg, 2007 sid 20).

Andra tankegångar hos respondenterna var några av följande exempel:

”Ibland kan enstaka finska lotsar vara lite dåliga på att kommunicera. Det stora flertalet är dock mycket dugliga.”

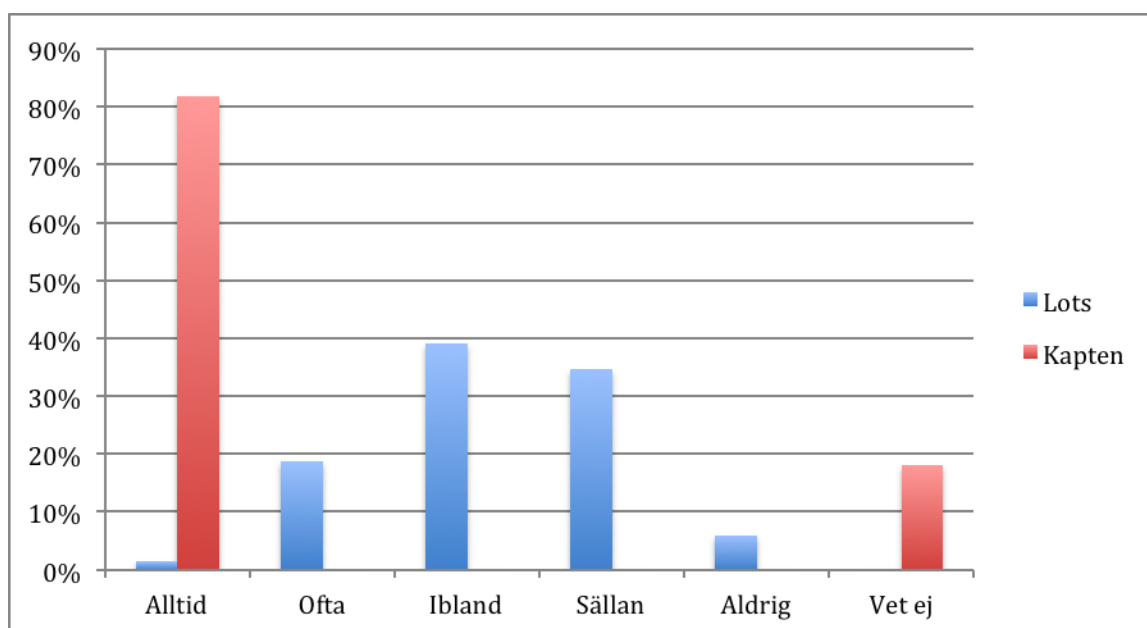
”Luotsien tulisi suorittaa BRM kurssi säännöllisin väliajoin.”

Skillnader i sättet att kommunicera, både verbalt och icke-verbalt, finns i olika kulturer och länder. En BRM kurs, som nuförtiden kallas Maritime Resource Management (MRM) (The Swedish Club Academy, u.å.) innehåller delmoment där man går igenom begrepp som ”Power Distance” och ”Uncertainty Avoidance”.

Uncertainty Avoidance kan förklaras kort som strävan att bekämpa ovisshet. Man skapar regler och lagar, och planerar noggrant för att ingenting oförutsägbart ska hända. I väst brukar man ha en hög strävan att bekämpa ovisshet. I öst och, t.ex. Asien har man en låg strävan att bekämpa ovisshet. Man anser att saker sker om det ska ske, och det finns ingenting man kan göra åt saken. (Hofstede, 1993 sid 160)

Om befälhavaren är osäker på lotsens avsikter ska han eller hon naturligtvis meddela det åt lotsen. Som det redan nämdes i kapitel 2.2.2. är man skyldig att meddela om man är osäker på den andras avsikter. Och som man kan se i följande figur så brukar det ofta vara fallet.

Fråga: Befälhavaren berättar åt lotsen då han eller hon är osäker på någonting.



Figur 18. Hur ofta befälhavaren berättar åt lotsen att han är osäker på någonting.

Svarsfördelningen visar att de flesta befälhavare klargör alltid om de är osäkra på någonting. Kannelhovi beskriver i sitt examensarbete att chefer ofta har svårt att erkänna om de inte förstår vad en medarbetare förklarar, på grund av risken att förlora sin auktoritet (Kannelhovi, 2012 sid 93). Detta kan vissa fall påverkas av skillnad i kultur och något som

tas upp i MRM, s.k. Power Distance. I kulturer där Power Distance är högt, vågar eller vill underordnade inte ifrågasätta deras chefer, utan förlitar sig helt på dem (Jing, 2010 sid 24).

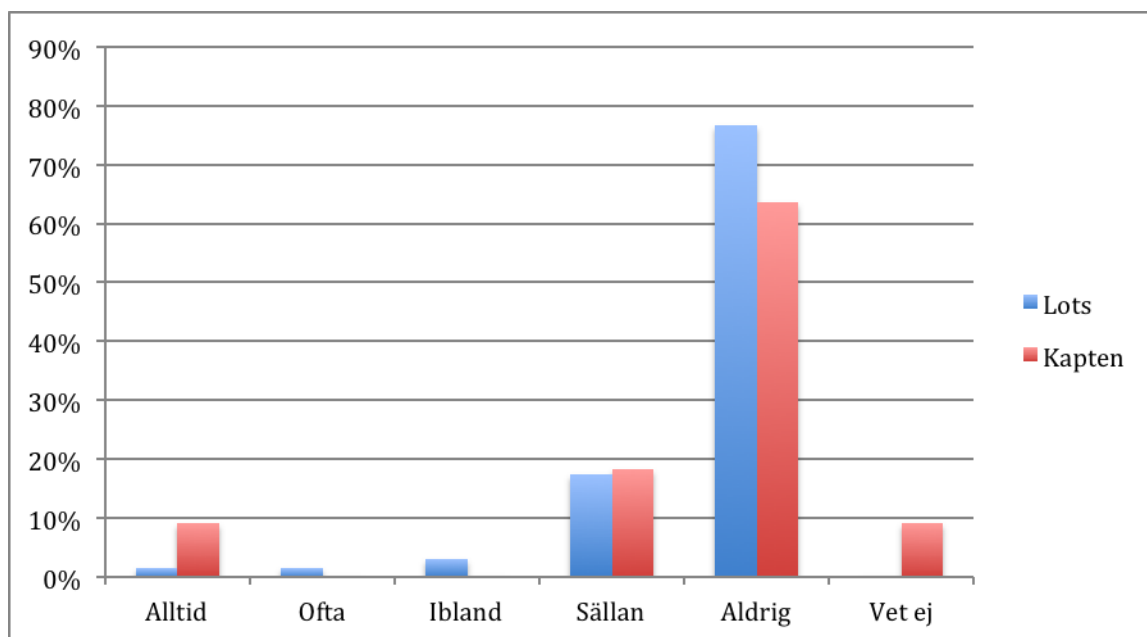
Trots att kommunikationen fungerar effektivt känner lotsarna att befälhavaren inte alltid berättar om de är osäkra på någonting. Lotsens känsla är förstås, till viss del subjektiv. Men som t.ex. Kannelhovi (2012, sid 92) skriver, sker 65 % av kommunikationen genom kroppsspråk, dvs. blickar, ansiktsuttryck, kroppshållning och rörelser.

Som det framgår av lotsarnas kommentarer, har de genom åren lärt sig att tolka den icke-verbala kommunikationen:

”Yllättävän paljon tänäkin päivänä on tilanteita, missä entuudesta tuntemattoman päällikön kohdatessaan luotsi saa kokonaisvaltaisen kuvan tulevasta luotsausoperaatiosta ns sanattoman viestinnän kautta ... Tällainen intuitio-viestintä on yllättävän tarkka ja näillä vuosilla se tietysti pitääkin jo olla.” – Lots i Kotka

”Päälliköt ovat yleensä erittäin huonoja kertomaan epävarmuudestaan. Onneksi oppii ajan mittaan aistimaan epävarmuuden ja reagoimaan siihen tilanteen mukaan” – Lots i Helsingfors

Fråga: Om befälhavaren inte förstår finska, samtalar lotsen med fartygstrafikservicen (VTS) på engelska under lotsningen.



Figur 19. Hur ofta lotsen pratar engelska med VTS.

Enligt lagen om fartygstrafikservice 5.8.2005/623 får Fartygstrafikservicen tjänstgöra på finska, svenska och engelska (§4 mom. 2). Lagtexten kan tolkas att finskan kommer i första hand. Därefter svenskan och engelskan om det finns behov. IMOs rekommendationer i Guidelines for Vessel Traffic Services A.857(20) avsnitt 2.4.1 har alltså inte tagits till beaktande.

Svarsfördelningen visar tydligt att engelska inte används i radiotrafiken under lotsningen. Användningen av flera språk i radiotrafiken till vardags kan leda till att engelskan inte heller används i nödsituationer. (Olycksutredningscentralen, MS Aurora, 2000 sid 19)

Enligt kommentarerna översätter lotsarna det väsentliga i samtalen med VTS till befälhavaren. En utländsk befälhavare har således ingen möjlighet att själv ta del av samtalen.

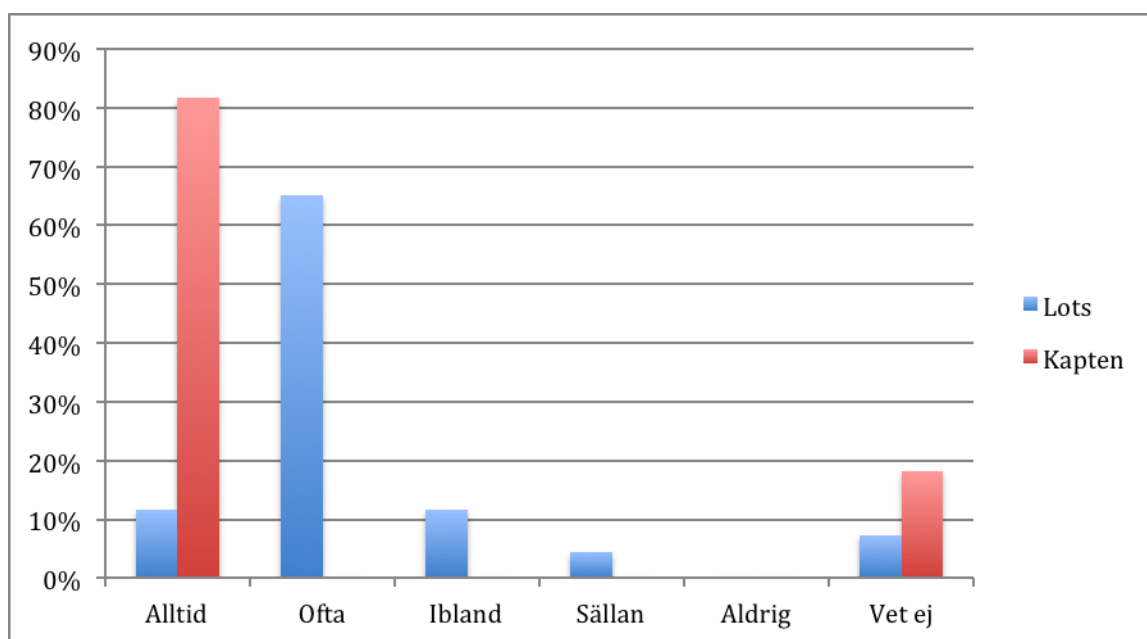
I samband med utredningen av olyckan med MS Aurora år 2000, intervjuade Olycksutredningscentralen flera utländska befälhavare angående den finska fartygstrafikservicen. Många befälhavare tyckte att det var oartigt att fråga lotsen om samtalens innehåll varje gång denne pratade med VTS. Det upplevdes också oartigt om lotsen inte självmant översatte samtalen till befälhavaren, eller om lotsen inte verkade vara intresserad av att översätta allting. Allt detta leder till att grunderna för effektivt samarbete

undermineras. (Olycksutredningscentralen, MS Aurora, 2000 sid 19)

Även i VTT:s undersökning (1998 sid 60) konstateras att endast i fem fall av 17 informerar lotsen befälhavaren om radiotrafiken. I tre fall upplevde man att bristen på kommunikation hade kunnat leda till en farosituation.

I t.ex. Sverige är det engelska som gäller, om det inte finns synnerliga skäl att använda svenska, vilket ger t.ex. fritidsbåtar möjlighet att använda det inhemska språket om språkkunskaperna i engelska inte räcker till (Transportstyrelsen, 2009 TSFS 2009:56 §11).

Fråga: Befälhavaren övervakar lotsbåtens angöring till och från sidan av fartyget.



Figur 20. Hur ofta befälhavaren övervakar lotsbåten vid sidan av fartyget.

Både befälhavare och lots verkar vara ense om att befälhavaren håller uppsikt på lotsbåten när den är fast vid sidan av fartyget. I trånga farleder och på lotsplatser nära kust och skärgård kan det vara en utmaning för befälhavaren att hålla fartyget borta från grund samtidigt som han eller hon måste se till att lotsbåten är skyddad.

En farosituation som var nära att sluta i katastrof hände året 2000 med MS Aurora, då lotsbåten fastnade vid sidan av fartyget och var nära att kapsejsa. Hela situationen ledde till att fartyget körde på grund. Många av frågorna i detta examensarbete kan knytas till faktorer som orsakade MS Auroras grundstötning och farosituation med lotsbåten:

Efter att lotsen stigit av fartyget meddelade styrman att lotsen var av fartyget. Befälhavaren började svänga kraftigt mot styrbord trots att lotsbåten var fast vid styrbordssidan, vilket

tydde på brister i samarbete och mänskligt fel. (Olycksutredningscentralen, MS Aurora, 2000 sid 8)

Lotsbåten och VTS samtalade på finska med varandra, vilket medförde att befälhavaren inte kunde uppfatta allvaret i situationen (Olycksutredningscentralen, MS Aurora, 2000 sid 38-39). Vidare rekommenderar Olycksutredningscentralen att VTS använder engelska som första språk, något som VTS ännu inte har tagit till vara (Olycksutredningscentralen, MS Aurora, 2000 sid 41).

När nya fartyg planeras, byggs lotsportarna så långt akterut som möjligt, för att ge mer rum för last. Vattnet strömmar kraftigare i aktern vilket ökar risken att lotsbåten fastnar vid sidan (Olycksutredningscentralen, MS Aurora, 2000 sid 38).

5 Sammanställning

Man kan med lätthet påstå att största delen av respondenterna har stor erfarenhet och yrkesskicklighet inom sina respektive yrken. Befälhavarna har lång erfarenhet av yrket som däcksbefäl samt att ha det slutgiltiga ansvaret som befälhavare. Lotsarna i undersökningen har lång erfarenhet av lotsning, men ganska lite erfarenhet av arbetet som befälhavare.

Vad gäller lotsens hjälpmedel, används de bärbara datorerna, som Finnpilot tillhandahållit, rätt sällan. Tekniken har gått snabbt framåt sen dessa skaffades och jag anser att man skulle kunna undersöka nya möjligheter på nytt. Pekplattor är snabbare och lättare än bärbara datorer från några år tillbaka, och personligen vet jag att det finns officiella sjökort och navigationsprogram till exempelvis till iPad, som man skulle kunna använda som en extra oberoende källa till positionsbestämning.

Informationsutbytet och samarbetet verkar fungera bra så länge befälhavaren är från Europa. Om befälhavaren är icke-europé, blir lotsarna i många fall mer alerta. Lotsarna har med åren märkt stor variation i de utländska befälens yrkesskicklighet, samt problem att hitta ett gemensamt språk. I synnerhet i Saima upplever lotsarna stora språkproblem med de många ryska fartyg som där trafikerar. Lotsarna har lärt sig att tyda befälhavarens kroppsspråk och kan ofta ana om befälhavaren har en oklar uppfattning om situationen.

Trots rekommendationer från Olycksutredningscentralen och IMO samtalar lotsarna fortfarande med VTS på finska. En utländsk befälhavare är således helt beroende av att

lotsen översätter samtalen till honom eller henne. Samtidigt kan inte andra utländska fartyg följa radiotrafiken. I nödsituationer kan detta orsaka problem.

I de flesta fall övervakar befälhavaren lotsbåten när den är vid sidan av fartyget, och sällan har det hänt några olyckor där lotsbåten kapsejsar efter att ha fastnat vid sidan av fartyget. Men p.g.a. hårt väder och att lotsplatsen ibland ligger nära kusten måste befälhavaren ibland koncentrera på att hålla fartyget bort från grund. Två andra problem uppstår: När befälhavaren ofta är ensam på bryggan då styrman är nere med lotsen, kan han inte med lätthet alltid bestämma fartygets position, om fartyget inte har någon ruttplan mellan lotsplats och hamn. Om vädret dessutom är besvärligt kan farosituationer lätt uppstå. Finnpilot har inte satt upp några gränser på vindstyrka för att lotsarna måste avbryta lotsningen. Det är upp till varje lots att själv bestämma om förhållandena är tillräckligt bra, vilket sätter stor press på lotsen. Och den finska mentaliteten hjälper inte saken, snarare tvärtom.

6 Avslutning

Svarsprocenten för befälhavaren är enligt mitt tycke acceptabelt. Däremot till antalet (elva st.), hade de kunnat vara fler för ett bättre genomslag. Med en internetenkät får man möjligen ett högre antal svar än med en enkät som skickas på posten. Men en internetenkät har också sina begränsningar. Vissa av befälhavarna hade inte möjlighet att besvara enkäten p.g.a. att de inte hade möjlighet att använda internet. De kunde endast läsa och svara på e-post via satellituppkoppling.

Ett problem med Google Forms, vilket användes för att bygga enkäten och skicka ut den till respondenterna är att det inte går att låsa enkäten med t.ex. lösenord. Utomstående har möjlighet att svara på enkäten och därmed påverka resultaten. Jag anser dock att sannolikheten är mycket liten eftersom internetadressen är så pass komplicerad att utomstående inte kan gissa sig till den, och att den endast har skickats till berörda mottagare via enstaka mellanhänder. Och mellanhänderna anser jag inte har någon motiv att påverka resultatet.

Vad gäller själva frågorna i enkäten, utvecklades dessa på basis av olycksutredningsrapporter från Olycksutredningscentralen samt tidigare gjorde undersökningar och rapporter. I efterhand anser jag att frågorna hade kunnat slipas lite mer om man hade gjort en testenkät till lotsarna och befälhavarna.

En annan faktor som påverkar på antalet returnerade svar är att fartygen får enkätsförfrågan så gott som hela tiden. Ett sätt att skilja sig från mängden, anser jag, är att beskriva undersökningens syfte så tydligt som möjligt åt respondenterna och låta dem förstå att deras åsikter är av stor betydelse för undersökningens validitet.

Källförteckning

American Club (1998). *CIRCULAR NO. 18/98*. <http://www.american-club.com/page/circulars/411> (hämtat 19.11.2012)

Finnpilot (toim.) (2011). *Finnpilotage Oy vuosikertomus 2011*. http://www.finnpilot.fi/www/ajankohtaista/tiedotteet_2012/fi_FI/tulostiedote_2011/_files/87342666442498019/default/Finnpilot%20Pilotage%20Oy%20vuosikertomus%202011.pdf (hämtat: 04.10.2012).

Fröberg, M. (2007). *Kommunikation inom bryggteamet*. Examensarbete. Institutionen för Sjöfart. Yrkeshögskolan Sydväst, Åbo.

Haapio, A., Hellevaara, M., Hukki, K. & Norros, L. (toim.) (1998). *Päätöksenteko komentosillalla luotsaustilanteessa*. Esbo: Libella Painopalvelu Oy. <http://www.vtt.fi/inf/pdf/julkaisut/1998/J833.pdf> (hämtat 04.10.2012)

Helsinki Commission (2011). *Accidents and response*. http://www.helcom.fi/shipping/accidents/en_GB/accidents/ (hämtat 05.12.2012)

Hofstede, G. (1993). *Kulttuurit ja organisaatiot*. Juva: WSOY:n graafiset laitokset.

Huhtanen, J. (2012) Vikoja, virheitä, väsymystä. *Helsingin Sanomat* (27.09.2012)

Huhtanen, J. & Mäkinen, E. (2012) *HS:n verkkokartta näyttää Itämeren laivaonnettomuudet 1989–2011*. Hs.fi. <http://www.hs.fi/kotimaa/HSn+verkkokartta+näyttää+Itämeren+laivaonnettomuudet+1989+2011/a1305600113529> (hämtat 05.10.2012)

International Chamber of Shipping (ICS) (1998). *Bridge Procedures Guide*.

International Maritime Organisation (IMO) (1997). *A.857(20) Guidelines for Vessel Traffic Services*. <http://www.maritime-vts.co.uk/A857.pdf> (hämtat 04.10.2012)

International Maritime Organisation (IMO) (2000). *A.893 (21) Guidelines for voyage planning*. <http://www.tc.gc.ca/media/documents/marinesafety/a2res893.pdf> (hämtat 04.10.2012)

International Maritime Organisation (IMO) (2004). *A.960 Recommendations On Training And Certification And Operational Procedures For Maritime Pilots Other Than Deep-Sea Pilots*. http://www.impahq.org/A960/A960_en.pdf (hämtat 04.10.2012)

Jing, P. (2010). *Cross-cultural human resource management*. Degree Programme of International Business. Vaasa University Of Applied Sciences, Vaasa.

Kannelhovi, M. (2012). *Ledarskap och sjösäkerhet*. Examensarbete för Ingenjör (YH)-examen. Utbildningsprogrammet för sjöfart. Inriktningalternativet för ingenjörutbildning inom sjöfart. Yrkeshögskolan Novia, Åbo.

Olycksutredningscentralen (2000). *ms AURORA, vaaratilanne ja pohjakosketus Harmajan eteläpuolella 6.3.2000*. [http://www.turvallisuustutkinta.fi/Satellite?blobtable=MungoBlobs&blobcol=urldata&SSURIcontainer=Default&SSURISession=false&blobkey=id&blobheadervalue1=inline;%20filename=yooal8h7k.pdf&SSURISscontext=Satellite%20Serv](http://www.turvallisuustutkinta.fi/Satellite?blobtable=MungoBlobs&blobcol=urldata&SSURIapptype=BlobServer&SSURIcontainer=Default&SSURISession=false&blobkey=id&blobheadervalue1=inline;%20filename=yooal8h7k.pdf&SSURISscontext=Satellite%20Serv)

er&blobwhere=1330439887856&blobheadername1=Content-
Disposition&ssbinary=true&blobheader=application/pdf (hämtat 25.09.2012).

Olycksutredningscentralen (2009). *Sammanställning på olycksrapporter 2000-2009 till tabell 2*. <http://www.turvallisuustutkinta.fi/Etusivu/Tutkintaselostukset/Vesiliikenne> (hämtat 05.12.2012)

Olycksutredningscentralen (2009). *M/T CRYSTAL PEARL, törmäys Lålättanin reunamerkkiin 26.1.2009*.
http://www.turvallisuustutkinta.fi/Satellite?blobtable=MungoBlobs&blobcol=urldata&SSURIapptype=BlobServer&SSURIconainer=Default&SSURIsession=false&blobkey=id&blobheadervalue1=inline;%20filename=C2_2009M%20CRYSTAL%20PEARL%20NETTI%20suomi.pdf&SSURIsscontext=Satellite%20Server&blobwhere=1330439897930&blobheadername1=Content-Disposition&ssbinary=true&blobheader=application/pdf (hämtat 04.10.2012)

Olycksutredningscentralen (2009). *M/V EMSRUNNER, karilleajo Kalajoen edustalla 11.12.2009*.
http://www.turvallisuustutkinta.fi/Satellite?blobtable=MungoBlobs&blobcol=urldata&SSURIapptype=BlobServer&SSURIconainer=Default&SSURIsession=false&blobkey=id&blobheadervalue1=inline;%20filename=M2009C05_suominetti.pdf&SSURIsscontext=Satellite%20Server&blobwhere=1330439897966&blobheadername1=Content-Disposition&ssbinary=true&blobheader=application/pdf (hämtat 04.10.2012).

Olycksutredningscentralen (2009). *ms KAJEN, karilleajo Ruotsinsalmessa Kotkan edustalla 18.3.2002*.
<http://www.turvallisuustutkinta.fi/Satellite?blobtable=MungoBlobs&blobcol=urldata&SSURIapptype=BlobServer&SSURIconainer=Default&SSURIsession=false&blobkey=id&blobheadervalue1=inline;%20filename=qyauwgl18zief.pdf&SSURIsscontext=Satellite%20Server&blobwhere=1330439874863&blobheadername1=Content-Disposition&ssbinary=true&blobheader=application/pdf> (hämtat 04.10.2012)

The Swedish Club Academy (u.å.). *Maritime Resource Management - MRM Course*.
<http://www.swedishclub.com/academy/main.php?mcid=3&mid=165&pid=61> (hämtat 04.10.2012)

Trafiksäkerhetsverket (den 27.09.2012). *Däcksbefäl*.
http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemannning_och_behorigheter/behorighetsbrev/dacksbefal (hämtat 27.09.2012)

Transportation Safety Board of Canada (1995). *A safety study of the operational relationship between ship masters/watchkeeping officers and marine pilots*.
<http://ntl.bts.gov/lib/6000/6500/6528/pilot.pdf> (hämtat 11.09.2012).

Transportstyrelsen (2009). *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjötrafikinformationstjänst (VTS) och sjötrafikkapporteringssystem (SRS)*. TSFS 2009:56 §11.
http://www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/TSFS_svenska/TSFS%202009/TSFS_2009-56.pdf (hämtat 04.10.2012)

Finlands författningssamling

Föreskrift om ruttplanering på fartyg. Trafiksäkerhetsverket (TraFi).
TRAFI/12134/03.04.01.00/2011 (2011). http://www.finlex.fi/data/normit/37801-TRAFI_12134_03_04_01_00_2011_SE_Reittisuunnittelu.pdf (hämtat 03.10.2012)

Föreskrift om vakthållning på fartyg. Trafiksäkerhetsverket (TraFi).
TRAFI/16654/03.04.01.00/2011 http://www.finlex.fi/data/normit/37818-TRAFI_16654_03_04_01_00_2011_SE_Vahdinpito_aluksella.pdf

Lag om fartygstrafikservice 5.8.2005/623. www.finlex.fi (hämtat 04.10.2012).

Lotsningslag 21.11.2003/940 www.finlex.fi (hämtat 03.10.2012).

Bilaga 1. Enkäten för lots

Hur många år har du arbetat som lots?

[Kuinka monta vuotta olet toiminut luotsina?](#)

0-5 år/vuotta 6-10 år/vuotta 11-15 år/vuotta 16-20 år/vuotta 21+ år/vuotta

Hur många års erfarenhet har du av att arbeta som befälhavare?

[Kuinka monta vuotta olet toiminut päällikkönä?](#)

0-5 år/vuotta 6-10 år/vuotta 11-15 år/vuotta 16-20 år/vuotta 21+ år/vuotta

När jag stiger in på bryggan, får jag ett lotskort av befälhavaren.

[Saavuttuani komentosillalle, minulle annetaan luotsikortti](#)

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

På bryggan får jag information om fartygets manövreringsegenskaper. (Svängradie, ROT etc.)

[Komentosillalla saan tietoa aluksen ohjattavuudesta \(esim kääntösäde, ROT jne.\)](#)

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Uppe på bryggan kör jag en briefing med befälen om min plan för lotsningen.

[Tiedotan päällikköä suunnitelmastani luotsaukselle.](#)

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Fartygets egen ruttplan omfattar även sträckan mellan lotsplatsen och hamnen.

[Aluksen oma reittisuunnitelma sisältää matkan luotsiaseman ja sataman välillä.](#)

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Jag informerar befälhavaren om eventuella lokala förhållanden som kan påverka lotsningen.

[Tiedotan päällikköä mahdollisista paikallisista olosuhteista jotka saattavat vaikuttaa luotsaukseen.](#)

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Till sin hjälp använder befälhavaren sig av en "Master-Pilot Exchange Form".

[Päällikkö käyttää apunaan ”Master-Pilot Exchange Form”-kaavaketta](#)

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Jag tycker att kommunikationen med befälhavaren fungerar effektivt

[Mielestäni kommunikointi päällikön kanssa sujuu tehokkaasti](#)

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Om befälhavaren är osäker vid något tillfälle meddelar han det till lotsen utan att tveka
 Jos päällikkö vaikuttaa epävarmalta aikomuksistani, ilmoittaa hän siitä epäröimättä

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Om befälhavaren inte förstår finska, samtalar jag med fartygstrafikservicen (VTS) på engelska under lotsningen

Jos päällikkö ei ymmärrä suomea, puhun englantia myös alusliikennepalvelun(VTS) kanssa

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Jag har möjlighet att använda en bärbar handdator med elektronisk sjökort

Minulla on mahdollisuus käyttää taskutietokonetta jossa elektroninen merikartta

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Jag använder en bärbar handdator med elektronisk sjökort under lotsningen

Käytän luotsauksessa taskutietokonetta jossa elektroninen merikartta

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Befälhavaren övervakar lotsbåtens angöring till och från sidan av fartyget

Päällikkö valvoo luotsiveneen kiinnittäytymistä aluksen sivuun, ja varmistaa myös että vene pääsee turvallisesti irti

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Jag känner mig mer avslappnad då jag lotsar ett fartyg med finsk befälhavare

Minulla on rennempi olo kun luotsaan alusta jossa on suomalainen päällikkö

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	En osaa sanoa

Jag är mera alert då jag lotsar ett fartyg med utländsk befälhavare

Olen valppaampi kun luotsaan alusta jossa on ulkomaalainen päällikkö

Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej
--------	------	--------	--------	--------	--------

Bilaga 2. Enkäten för befälhavare

Hur många års erfarenhet har du av att arbeta som befälhavare?

[Years of experience as a master](#)

Kuinka monta vuotta olet toiminut päällikkönä?

0-5 år 6-10 år 11-15 år 16-20 år 21+ år

Hur många års erfarenhet har du av att arbeta som officer?

[Years of experience as an officer](#)

Kuinka monta vuotta olet toiminut perämiehenä?

0-5 år 6-10 år 11-15 år 16-20 år 21+ år

Hur många gånger har ni seglat i finska farvatten med finsk lots de senaste fem åren?

[How many times have you used a Finnish pilot during the last five years](#)

Kuinka monta kertaa olet käyttänyt suomalaista luotsia viimeisen viiden vuoden aikana?

0-5 gånger 6-10 gånger 11-15 gånger 16-20 gånger 21+ gånger

När lotsen stiger in på bryggan, delar jag ut lotskort.

[When the pilot has arrived to the bridge he receives a pilot card](#)

Luotsin saavuttua komentosillalle annan hänelle luotsikortin

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Always Often Sometimes Seldom Never No comment

Aina Usein Joskus Harvoin En koskaan En osaa sanoa

Jag informerar lotsen om fartygets manövreringsegenskaper. (Svängradie, ROT i olika fart)

[I inform the pilot of the maneuvering characteristics of the vessel \(Turning radius, ROT etc.\)](#)

Tiedotan luotsia aluksen ohjattavuudesta (Esim. kääntösäde, ROT)

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Lotsen kör en kort briefing om hans plan för lotsningen.

[The pilot briefs the bridge crew of his plan for the pilotage](#)

Luotsi tiedottaa hänen suunnitelmasta luotsaukselle

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Fartygets egen ruttplan omfattar även sträckan mellan lotsplatsen och hamnen

[The ships own route plan includes the voyage between the pilot boarding position and the port](#)

Aluksen oma reittisuunnitelma sisältää matkan luotsiaseman ja sataman välillä

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Lotsen informerar mig om eventuella lokala förhållanden som kan påverka lotsningen.

[The pilot informs me of any local conditions that might affect the pilotage](#)

Luotsi tiedottaa mahdollisista paikallisista olosuhteista jotka saattavat vaikuttaa luotsaukseen

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Jag använder mig av en "Master-Pilot Exchange Form".

I make use of a "Master-Pilot Exchange Form"

Käytän avukseni "Master-Pilot Exchange Form"-kaavaketta

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Jag tycker att kommunikationen med lotsen fungerar effektivt

In my opinion, communication with the pilot is efficient

Mielestäni kommunikointi luotsin kanssa sujuu tehokkaasti

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Om jag är osäker om lotsens avsikter meddelar jag honom utan att tveka

If I'm unsure of the pilots intentions I notify him immediately

Jos olen epävarma luotsin aikomuksista, ilmoitan hänelle välittömästi

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Lotsen samtalar med de lokala fartygstrafikservicen (VTS) på engelska

The pilots speaks English with the local VHF stations (VTS)

Luotsi puhuu englantia alusliikennepalvelun (VTS) kanssa

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Jag övervakar att lotsbåten angör sig vid sidan av fartyget och även tar sig loss på ett säkert sätt

I monitor the pilot vessels approach alongside and make sure it leaves safely

Valvon luotsiveneen kiinnittäytymistä aluksen sivuun, ja varmistan myös että vene pääsee turvallisesti irti

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig Vet ej

Om du jämför med andra europeiska lotsar, hur hög standard håller de finska lotsarna när det gäller säkerhet, samarbete, arbetsetik och -moral under lotsningen?

Compared to other European pilots you have worked with, how high would you rank the Finnish pilots in terms of safety, cooperation, work ethics and moral?

Jos vertaisit suomalaisia luotseja muihin Euroopan maitten luotseihin, kuinka korkealle asettaisit suomalaiset luotsit, turvallisuuden, yhteistyön, ja työetiikan ja -moraalin suhteen?

Bäst	Mycket hög	Hög	Medelhögt	Lågt	Sämst
The best	Very high	High	In the middle	Low	The worst
Parhaat	Erittäin korkealle	Korkealle	Keskelle	Alas	Huonoimmat