

Nu går lotsarna på ny kurs

För en nyutexaminerad gymnasist tar det nästan lika lång tid att bli lots som att bli specialistläkare. För att upprätthålla lotsarnas specialkompetens startar Sjöfartsverket nu en förbättrad vidareutbildning för alla lotsar.

Text Daniel Lindblad

Den nya vidareutbildningen för lotsarna startar under hösten och vintern 2013. En första testomgång genomfördes med gott resultat i september. Samtliga lotsar i Sjöfartsverket kommer att genomföra kursen senast våren 2015. Därefter kommer vidareutbildningen att återkomma med regelbundna mellanrum. Vidareutbildningar för lotsar har genomförts tidigare, men nu är skillnaden att den röda tråden är vad som sker efter en olycka.

– Att orsaka en grundstötning är vad man som lots fruktar allra mest, och då talar jag nog för i stort sett alla lotsar. Hela vår specialistkompetens handlar om att vi kan undvika sådana incidenter. Det är mycket ovanligt att det sker olyckor med fartyg som har lots ombord, men kursen förbereder lotsarna på vad som kan ske om olyckan trots allt är framme, säger Anna Laurell, lots i Söderhamn i Gävle lotsområde och ansvarig för den nya vidareutbildningen.

Bland annat kommer Kustbevakningen och berättar om myndighetens befogenheter vid händelser av olyckor till sjöss. Även Transportstyrelsen medverkar i ungefär samma roll. Mest fokus ligger dock på kompetensen som finns inom Sjöfartsverket, i form av bland annat simulatorträning, juridik och medieträning.

Dessutom ägnas uppmärksamhet åt en annan del av lotsuppdraget, som förutom att känna vatten i och utanför farlederna samt att kunna manövrera fartyg även består i att snabbt kunna samarbeta med människor man aldrig tidigare träffat.

Denna mjukare del av lotsuppdraget behandlas i den grundläggande lotsutbildningen i form av MRM (Maritime Resource Management), som är ett utbildningsprogram som syftar till att minimera risken att

den mänskliga faktorn orsakar olyckor till sjöss. I den nya vidareutbildningen för lotsar återkommer MRM i form av ett längre refreshpass.

MRM har sitt ursprung inom luftfarten och en av dess utgångspunkter är att det finns ett samband mellan attityder och beteenden hos personal ombord och de kulturer – till exempel yrkesmässiga, organisatoriska och/eller nationella – som personalen utgår från. Ett exempel på hur MRM är användbart i det olycksförebyggande arbetet är genom att poängtera vikten av kommunikation mellan all personal på bryggan – något som kompliceras av det faktum att mängden standardiserad kommunikation inom sjöfart är betydligt mindre än inom luftfart.

Jonas Alexandersson är lots på Väneren och en av Sjöfartsverkets utbildare inom MRM. Han bekräftar att kommunikation är A och O för varje lots.

– För att minimera risken för misstag på grund av missförstånd är det viktigt att kommunikationen sker i så kallad closed loop. Om lotsen ger ordern rodervinkel tio grader babord, så repeterar rorgångaren ordern ordagrant innan han utför den. När ordern är utförd rapporterar rorgångaren detta tillbaka till lotsen som svarar med en bekräftelse. Genom att kommunicera på detta sätt har båda parter fått kvitto på att ordern är korrekt uppfattad och verkställd, säger Jonas Alexandersson.

Closed loop-kommunikationen följs oftast pedantiskt på kryssningsfartyg och i stor utsträckning även på andra typer av fartyg – men inte



Anna Laurell.



Jonas Alexandersson.

FOTO: NIKLAS MAUPOIX

Nästa sida:
Så går en
lotsning till



Den nya vidareutbildningen för lotsar genomförs på Lindholmen i Göteborg. Några moment genomförs i Sjöfartsverkets fartygssimulator.

överallt och inte alltid. Därför är det mycket betydelsefullt att lotsen alltid kommunicerar så, enligt Jonas Alexandersson.

Det yttersta ansvaret för ett fartyg ligger alltid på befälhavaren, även när lotsen är ombord. Lotsens roll är ungefär att vara ett levande sjökort med extremt god lokalkännedom. Men emellanåt krävs fingertoppskänsla i kommunikationen för att nå målet med lotsningen – att på säkraste möjliga sätt leda ett fartyg in eller ut ur hamn.

– Som lots måste man snabbt känna av atmosfären när man kommer ombord på ett fartyg. Hur är stämningen mellan dessa människor som man ska jobba med de kommande timmarna? Om befälhavaren har en auktoritär ledarstil måste kanske lotsen hålla en lägre profil för att fullfölja uppdraget. Och omvänt, är befälhavaren osäker eller mjuk får lotsen vara lite mer bestämd. Det är bland annat dessa faktorer som tas upp i MRM-kursen och refreshen, säger Jonas Alexandersson. ●



FOTO: TORD STROMDAL

Att handskas med människor och snabbt känna av stämningar ombord är en viktig del av lotsarnas uppdrag. Men först gäller det att komma ombord.

Så blir du lots

● För att bli antagen till Sjöfartsverkets lotsutbildning behöver man vara utbildad sjökaptan, ha sjökaptansbehörighet och praktisk erfarenhet av att jobba som befäl ombord på moderna fartyg. Detta tar ungefär tio år. Därefter tar grundutbildningen till lots mellan ett halvt och ett år, men på vissa lotsstationer krävs ytterligare upp till tre år för att få lotsa alla fartygsstorlekar.

● För att passa för arbetet som lots bör man vara en person som har utvecklat en förmåga att samarbeta med många olika typer av människor. Det krävs också att man har hög simultankapacitet och allmän stabilitet samt att man har skaffat sig utmärkta kunskaper i att kommunicera på både svenska och engelska.