

Samferdselsdepartementet
ved samferdselsminister Knut Arild Hareide
og avdelingsdirektør Ottar Ostnes
postmottak@sd.dep.no

01.03.2021

INNSPILL TIL DEPARTEMENTET VEDRØRENDE SPRÅKKRAVSENDERING I NY FORSKRIFT

I Kystverkets brev til departementet 9.12.20, peker Kystverket på at Sverige og Finland har innført engelsk som primærspåk. Vi var kjent med at Sverige har innført engelsk, men med åpning for svensk dersom det foreligger «synnerliga skäl»¹. At Finland hadde innført engelsk som eneste språk i VTS områdene var vi ikke kjent med, men stolte selvsagt på de opplysninger Kystverket la frem.

I møtet med statsråden 10. februar i år, ble det stilt spørsmål om Finland og engelsk språk. I etterkant av dette møtet har vi undersøkt språkkravet i Finland nærmere, og ble overasket over at det ikke finnes noe *påbud* om engelsk språk i finske VTS områder. Det blir anbefalt bruk av engelsk språk, men Finland har ikke innført engelsk som eneste språk. I Finlands «Vessel traffic service act» står det i Section 4, «Vessel traffic services are provided in Finnish, Swedish or English.»² Kystverket har bekreftet at dette var kjent informasjon, men likevel unnlot de å ta med denne viktige presiseringen i brevet til departementet 9.12.20.

Vi reagerer sterkt på det vi mener er nok en villedende påstand fra Kystverket i denne saken. Når Kystverket opplyser at både Finland og Sverige har engelsk som primærspåk, skapes det et inntrykk av at Finland har innført engelsk som eneste språk. Det er dette som ligger i Kystverkets forslag til nytt språkkrav, og da forventer vi at eksemplene de viser til er relevante. Sverige har en sjøtrafikksentraltjeneste som kun tilbyr informasjonstjeneste. Den norske og finske sjøtrafikksentraltjenesten er mye mer omfattende og krevende.

Vi har i høringsinnspillet vårt, og senere i brev til departementet, tilbakevist Kystverkets argument om at det er et internasjonalt krav om bruk av engelsk kommunikasjon. Kystverket sier det selv i høringsnotatet sitt: «Kravet gjelder så lenge ikke alle involverte i kommunikasjonen snakker et felles språk annet enn engelsk.» Kystverket argumenterer med at en revidert IMO-resolusjon om VTS tjenesten skal vedtas i 2021. Videre argumenteres det med at IALA er i ferd med å utarbeide internasjonale retningslinjer for VHF-kommunikasjon i sjøtrafikksentraltjenesten. Dette blir gjort i nært samarbeid med blant annet IMPA³. Vi har nå vært i kontakt med IMPA, og de sier den kommende IMO-resolusjonen *ikke* vil inneholde en endring av språkkrav. Norsk Losforbund er medlem og representert i IMPAs styre og kjenner seg ikke igjen i Kystverkets beskrivelse. Det er allerede retningslinjer for VHF-kommunikasjon i sjøtrafikksentraltjenesten. IALA guideline G1132, VTS VHF voice communication⁴. I følge

¹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjötrafikinformationstjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringsystem (SRS) Rapporteringssuppgifter
§11 ...Uppgifterna skal lämnas på engelska men fås ges på svenska om det föreligger synnerliga skäl.

² Vessel Traffic Service Act
Section 4

Vessel traffic services and languages
... Vessel traffic services are provided in Finnish, Swedish or English.

³ IMPA International Maritime Pilots Association

⁴ IALA G1132

1. Introduction

The maritime industry comprises of personnel originating from many different parts of the world. It is crucial that native and non-native English speaking VTSOs speak in a structured and effective manner to facilitate mutual understanding.

3. General Communication Rules

In order to provide safe guidance to traffic the VTSO should be able to communicate in English. The model courses associated with IALA Recommendation R0103(V-103) on Standards for training and certification of VTS personnel contain a reference to the desired level of command of English.

IMPA er det ikke blitt diskutert språkkrav i forbindelse med nye retningslinjer for VHF-kommunikasjonen i sjøtrafikksentraltjenesten.

Kystverket skriver i sitt brev til departementet, 9.12.20, at forslaget om bruk av engelsk språk på arbeidskanalene er basert på den stadig økende andelen av engelsktalende navigatører i norske farvann. Dette blir begrunnet med statistikk fra SafeSeaNet. Denne statistikken er upresis og villedende, og skaper et inntrykk av at det er langt flere fartøy med utenlandsk skipsfører enn det er. Statistikken tar bare med anløp til norsk havn, og tar verken hensyn til alle fartøyene som ikke rapporterer i SafeSeaNet, eller alle skipsførerne med utenlandsk statsborgerskap som snakker skandinavisk.

Norske navigatører hadde per januar 2020 68,83% av alle utstedte farledsbevis⁵. Tar vi med Sverige, Danmark og Færøyene, så er 81,22% av alle utstedte farledsbevis skandinaviske. Trafikklederne har best kunnskap om hvilke språk det blir kommunisert på i områdene våre, vi har også registrert språk på våre arbeidskanaler. Et overveldende flertall av fartøyene som seiler i sjøtrafikksentralenes virkeområder snakker skandinavisk.

Kystverket skriver videre i sitt brev til departementet, 9.12.20, at hensikten med forslaget er å oppnå en felles situasjonsforståelse gjennom et felles språk. I teorien høres dette veldig flott ut, og vi kan snakke om lytteplikt og utdanningskrav. I virkeligheten må vi forholde oss realitetene, med fartøy som ikke rapportere slik de skal, ikke overholder lytteplikten og fartøy med begrenset engelskkunnskaper. Selv fartøy med god engelskkunnskap kommuniserer best på eget morsmål, dette er sunn fornuft. Og selv om alle fartøyene i området har samme morsmål, vil en likevel ikke klare å opprettholde en felles situasjonsforståelse bare ved å lytte på arbeidskanalen. Det er trafikkleder som har lokalkunnskapen og oversikten til å skape en felles situasjonsforståelse. Dette gjør vi ved å kontakte *hvert enkelt fartøy*, på det språket fartøyet ønsker. Slik forsikrer vi oss om at alle får den informasjonen de trenger, med minst fare for misforståelser, og slik skaper vi en felles situasjonsforståelse. En endring av språkkravet snevrer inn handlingsrommet trafikkleder har til å kommunisere på den måten vi mener er sikrest.

Selv etter sterkt kritiske tilbakemeldinger i høringsrunden, både fra egne fagfolk og næringen, går Kystverket ikke i dialog, men velger å stå på sitt. Kystverket presenterer både upresis, villedende, og i noen tilfeller direkte usann informasjon. Selv etter at NTL påpeker i sitt høringsinnspill, at en endring av språkkravet vil være en enorm omveltning fra dagens praksis, skriver Kystverket til departementet 9.12.20, at bruk av engelsk språk bare vil være en formalisering av dagens praksis. Videre skriver Kystverket at sjøtrafikksentralene fremdeles vil informere fartøy både på skandinavisk og engelsk når dette vurderes som nødvendig. Et nytt språkkrav gir ikke rom for det.

Vi opplever det både resurskrevende og frustrerende å ha disse faglige diskusjonene direkte med Samferdselsdepartementets ledelse. For oss som jobber operativt er det tydelig at forslaget om nytt språkkrav er utarbeidet med en teoretisk tilnærming. I tillegg reagerer vi sterkt på at vi stadig oppdager nye feil og omtrentligheter i saksfremstillingene.

Vi har i våre høringsinnspill, og brev til Samferdselsdepartementet, tilbakevist alle argumentene Kystverket har for å endre språkkravet. Vi gjentar vår faglige vurdering; en endring av språkkravet, slik Kystverket foreslår, vil svekke sjøsikkerheten i sjøtrafikksentralenes virkeområder. Vi vil på det sterkeste anbefale departementet å videreføre dagens språkkrav.

⁵ **Farledsbevis**

Fartøy over en viss størrelse er lospliktige når de seiler innenfor Norges grunnlinje. En navigatør med gyldig farledsbevis kan ofte ivareta denne losplikten uten å bruke los. Farledsbevisordningen innebærer en myndighetskontroll av en navigatørs erfaring, kompetanse og ferdigheter på et konkret fartøy i et konkret farvann.

Med vennlig hilsen

Johannes Sivertsen
Formann
Norsk Losforbund



Torgeir Torkjelson
leder
NTL Kystverket



Thor Messel
leder
Parat Kystverket



(elektronisk signert)

KOPI

Kystverket v/ Arset og Dimmen

post@kystverket.no

einar.arset@kystverket.no

arve.dimmen@kystverket.no