



Det norske maskinistforbund

Norwegian Union of Marine Engineers

Fiskeri- og kystdepartementet
postmottak@fkd.dep.no

Deres ref.: 13/532

Vår ref.: ORM/HGA

Dato: 15.9.2013

Høring NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet – losordningens omfang, organisering og regelverk

Det vises til høringsbrev fra departementet datert 6.6.2013 med invitasjon til å avgi uttalelse til nevnte utredning.

Utredning som er fremlagt gir en grundig og dokumenterbar fremstilling av lostjenesten og dens organisering og plasserer bruken av los i et samlet sjøsikkerhetsmessig perspektiv.

Det norske maskinistforbund slutter seg i all hovedsak til utvalgets vurderinger og de anbefalinger som fremgår av utredningen. I spørsmålet om losbordingsfelt støtter forbundet flertallets vurdering og forslag. I spørsmålet om losgrensens saklige virkeområde vil imidlertid forbundet gi sin tilslutning til mindretallet som anbefaler at den generelle grensen for losplikt flyttes fra fartøy 70 til 90 meter på bakgrunn av de samlede iverksatte og ulykkesreducerende tiltak innen navigasjonshjelpemidler og utviklingen av kompetansen på broen.

Saklig grense for losplikt

Statistikkene viser at antallet grunnstøtinger og kollisjonsulykker er lavt sammenlignet med aktivitetsnivået (utseilt distanse/antall anløp), og det tilsier at sjøtransporten er en svært sikker transportform med få ulykker. Dette medfører at transport på kjøll fremstår som en foretrukket transportform for varer i bulk og gir støtte til en utvikling med overføring av last fra vei til kjøll.

Et viktig element for å få dette til er kostnadsvurderingene i forhold til bruken av sjøtransport. Lostjenesten med sin kostnadsside på 650 millioner kroner som fullfinansieres av sjøtransporten er et viktig kostnadselement for å sikre overgangen av varer transport på vei til kjøll, og det må i en fremtidig losplikt nøye vurderes hvor innslagspunktet for lostjenesten oppstår for å sikre at nærskipfarten er konkurransedyktig med andre typer transport og ikke belastes med tiltak og kostnader som ikke bidrar til å redusere risikoen for ulykker.

Utvalgets mindretall påpeker i utredningen at utviklingen i ulykkesstatistikken viser at antallet grunnstøtinger og kollisjonsulykker er lavt sammenlignet med utseilt distanse og antall anløp. Dette tilsier at sjøtransporten er en svært sikker og dermed miljøbesparende transportform med svært få

Besøksadr.: Rosenkrantzgt. 15, Oslo
Postadresse: Postboks 2000 Vika
N-0125 Oslo
Org. nr.: 970 167 935
Bankgiro: 8380.08.69946
Postgiro: 0809 5 10 91 29

Telefon: 24 14 83 70
Telefax: 24 14 83 80
www.dnmf.no
post@dnmf.no

Avd. kontor Ålesund.
Adr.: Tollbugata 10
N-6002 Ålesund

ulykker. Statistikk over antall ulykker for lospliktige seilaser viser at det har vært en reduksjon i antall navigasjonsrelaterte ulykker siden 2008, en nedgang som er særlig markant i 2011 og 2012. Videre viser ulykkesstatistikken i perioden 1981 til 2011 at den langsiktige tendensen er at antall ulykker er tilnærmet uendret eller svakt nedadgående.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har i sine undersøkelser av årsaker til ulykker og hendelser til sjøs presentert for utvalget undersøkelser av tre ulykker der los har vært involvert: "Godafoss" (2011), "Crete Cement" (2008) og "Federal Kivalina" (2008). Ulykker der los ikke har vært involvert ble ikke presentert.

De tre undersøkelsene legger vekt på samarbeid og kommunikasjon mellom los og mannskap. En av årsakene bak alle tre ulykkene ser ut til å være manglende samarbeid mellom los og brobesetning om navigeringen, samt mangelfull kommunikasjon. Losen ivaretok i stor grad navigeringen i alle tre tilfellene, og brobesetningen var i liten grad involvert i navigeringen etter at losen kom om bord. Flere av sikkerhetstilrådingene retter seg derfor mot å styrke samarbeid og kommunikasjon gjennom bedre Bridge Resource Management (BRM). Det legges til grunn at kurs i BRM er blitt obligatorisk fra 1. januar 2012. Dette tiltaket forventes å ha direkte innvirkning på den totale koordinering og bruk av kompetanse, erfaringer og ressurser som er tilgjengelig i broteamet, og derved også bidra til at denne type årsak til sjøulykker reduseres.

Utvalget har i utredningen vurdert hvilke fartøy som bør være omfattet av losplikten, altså hvor innslagspunktet for losplikten bør ligge. En generell heving av losplikten fra fartøy 70 meter til for eksempel 80 meter ville medført at om lag 12 000 seilaser som i 2012 var lospliktige ville bli fritatt fra losplikt. Disse fartøyene ville ikke måtte betale losavgifter, noe som ville gi en reduksjon i inntektene til lostjenesten på knapt 22 millioner kroner. Samtidig ville behovet for losere blitt noe redusert; et grovt estimat tilsier at omtrent 11 årsverk ville bortfalt. Eventuelle endringer i lospliktgrensene vil dermed gi kostnadsbesparelser for næringen og ha konsekvenser for lostjenesten.

Det vises videre til mindretallets innstilling knyttet til DNVs analyse av rapporterte årsaker til kollisjon og grunnstøtinger. En hovedårsak er menneskelig svikt, typisk at navigatøren sovner på vakt. Som mindretallet påpeker er dette en problemstilling knyttet til sjøsikkerhetsarbeidet vedrørende «fatigue». De presise tiltakene er riktig bemanning og vaktordninger om bord, ikke nødvendigvis lostjeneste.

Videre viser mindretallet til at innføring av ECDIS er et kostnadseffektivt virkemiddel som i henhold til gjennomgangen i utredningen konkluderes med å kunne redusere grunnstøtingsfrekvensen med mellom 30 og 40 prosent. Krav om ECDIS gjennomføres etappevis for ulike fartøystyper og avhengig av byggeår, men vil innen 1. juli 2018 gjelde fullt ut for alle sertifiserte fartøy. Et slikt tiltak vil medføre en reduksjon i ulykkesrisikoen i en transportform som allerede anses å ha svært lav ulykkesrisiko.

Avslutningsvis henvises det til utredningens gjennomgang av forbedringer i ulike maritime tjenester og maritim infrastruktur som samlet sett er forutsatt å medføre et forbedret risikobilde i forhold til sjøulykker.

Det vises til den samlede vurderingen fra mindretallet : Lospliktens grense må i henhold til mandatet ses opp mot de samlede iverksatte og ulykkesreduserende tiltak innen navigasjonshjelpemidler og utviklingen av kompetansen på broen. Det er mindretallets vurdering at de samlede, planlagte, iverksatte og ulykkesreduserende tiltak, holdt opp mot den svært lave

ulykkesstatistikken for skipstransport, tilsier at lospliktens grense kan flyttes opp til fartøy 90 meter uten at dette vil få negativ effekt på det samlede risikobildet.

I spørsmålet om lospliktens generelle grense vil derfor Det norske maskinistforbund støtte utvalgets mindretall som anbefaler at den generelle grensen heves fra fartøy 70 til 90 meter.

Farledsbevisordningen

Utvalget anbefaler at farledsbevisordningen endres og gjøres langt enklere for næringen. Utvalget foreslår en differensiert farledsbevisordning med tre ulike farledsbevisklasser.

Farledsbevisordning klasse 1 skal gi navigatører med særskilt lang erfaring eller særskilt god kjennskap til leden mulighet til å få farledsbevis med utvidede rettigheter. Navigatører med slikt farledsbevis vil få adgang til å føre større fartøy enn maksgrensen for farledsbevis klasse 2. Dessuten kan farledsbeviset benyttes i farvann med lokale begrensninger på bruk av ordinært farledsbevis.

Farledsbevis klasse 3 vil gjelde for fartøy opp til 100 m. Utsjekk av kompetanse gjøres gjennom en assessorordning i stedet for farledsbevisprøver. Ordningen vil innebære en klar forenkling for godt utrustede fartøy med kompetente navigatører, sammenlignet med dagens farledsbevisordning. Farledsbevisordning klasse 2 er ment å gjelde for fartøy som ikke kvalifiserer for farledsbevisordning klasse 3, samt for fartøy mellom 100 m og 150 m. Farledsbevisprøveregimet forenkles ved å innføre representative prøver.

Det norske maskinistforbund har ingen innsigelser mot at farledsbevisordningen beholdes og utvides samt at man lager en innretning med en tredeling avhengig av fartøyets lengde. Vi vil imidlertid påpeke at farledsbevisordningen er avgiftsbelagt i dagens ordning i tillegg til at det påløper utgifter for å utstede og opprettholde farledsbevis for hver enkelt navigatør. Det er også et kostnadselement lagt inn i en eventuell kompensasjon for navigatører med farledsbevis. Sistnevnte utgifter vil i liten grad vises i utredningen som er fremlagt og det totale kostnadsbildet ved farledsbevisordningen og en eventuell endring i samsvar med flertallets forslag er derfor ikke helt dekkende i utredningen.

Utvalget anbefaler at fordelingen av avgiftsproveny endres, men at farledsbevisavgiftens andel av de samlede losavgifter ikke økes. Dette er et prinsipielt standpunkt som også støttes av Det norske maskinistforbund.

I henhold til vår støtte til mindretallets innstilling om å endre innslagspunktet for den generelle losplikten fra fartøy 70 til 90 meter, vil behovet for en forenklet farledsbevisordning frem til fartøyslengde på 90 meter bortfalle. Bruken av den foreslåtte ordning med farledsbevisordning klasse 3 vil dermed reduseres.

Med vennlig hilsen

Hilde Gunn Avløyp
generalsekretær

Odd Rune Malterud
fagsjef