

TV/

Tromsø 11. september 2013

Fiskeri- og kystdepartementet

## **HØRING NOU 2013:8 MED LOS PÅ SJØSIKKERHET – LOSORDNINGENES OMFANG, ORGANISERING OG REGELVERK**

### Innledning

Fiskebåt er tilfreds med at departementet satte ned et utvalg for å gjøre en grundig evaluering av losordningene, samt at utvalgets innstilling nå foreligger. Fiskebåt mener denne gjennomgangen var påkrevet etter de hastige endringene av lospliktforskriften som ble foretatt tidligere, og som ble gjort gjeldende fra 1. januar 2011. Fiskebåt mener utvalget har levert en grundig og gjennomarbeidet rapport som danner et godt grunnlag for å vurdere lostjenesten og losplikten i fremtiden. Fiskebåt vil i dette brevet i hovedsak omtale forhold av direkte betydning for fiskeflåten.

Fiskebåt konstaterer at flertallet i utvalget legger til grunn at dagens ordning med generell losplikt for alle fartøy over 70 meter skal videreføres, samt at utvalget mener det er forsvarlig å gjøre tilleggsforhold for fartøy mellom 70 og 100 meter dersom enkelte kriterier oppfylles. Utvalget sikter her til bl.a. navigasjonshjelpemidler og navigatørkompetanse, og ønsker at fartøy mellom 70 og 100 meter som oppfyller gitte krav, skal få en forenklet farledsbevisordning. Mindretallet i utvalget ønsket å heve den generelle grensen for losplikt fra 70 til 90 meter.

### Behov for en lostjeneste også i fremtiden

Fiskebåt mener lostjenesten fortsatt er viktig for sikker ferdsel, men at ordningen med fordel kan begrenses til større skip og skip som fører miljøfarlig last. Skip som benytter ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) har en klar fordel ved navigasjon langs kysten, siden kartplotteren er svært pålitelig sammen med dagens GPS og grunnlagskart. Kartverket har gjort og gjør en god jobb med å oppdatere grunnlagskartene, og skippere i fiskeflåten mener kartgrunnlaget for de fleste strekningene har blitt meget bra. GPS er svært nøyaktig alene, i vertfall så lenge det amerikanske forsvaret ikke legger inn feil som en følge av militære operasjoner. Men selv i slike tilfeller vil landbaserte korrekter gjøre GPS nøyaktig for sikker navigasjon. ECDIS krever for øvrig 2 uavhengige kartsystemer. AIS-informasjon inngår også i dette systemet. Fiskebåt mener på denne bakgrunn at bruk av ECDIS har stor relevans i forhold til vurderingen av kravet om losplikt.

Størrelsen på fartøy er et annet kriterium som det er naturlig å vurdere i forhold til behovet for los eller losplikt. Større fartøy er mindre manøvreringsdyktige enn mindre fartøy, men det er også andre forhold som spiller inn. Trustere, motorisering og skrogutforming har også mye å si i forhold til manøvrering i trange farvann. Fiskefartøy er bygget for å kunne fiske med ett eller flere redskap, og manøvreringsevnen er viktig under fiskeoperasjoner. Alle større fiskefartøy er utrustet med kraftig fremdriftsmaskin og trustere. En lastebåt derimot er konstruert for kostnadseffektiv frakt av last fra A til B, og slike fartøy har derfor normalt lavere krav til motorisering og manøvreringsevne. Rorutrustningen på fiskefartøy er også et moment

i denne sammenheng, og viktig operasjonelt. Fiskebåt mener manøvreringsegenskaper til fiskefartøy er relevant i forhold til losplikt.

### Farledsbevis

I likhet med flere andre organisasjoner har Fiskebåt kritisert gjeldende ordning med farledsbevis som for byråkratisk og omfattende. En ringnotbåt har behov for å kunne seile fra Egersund til Kirkenes, og navigatøren må ta 6 prøver etter dagens ordning for å få farledsbevis for hele strekningen. Dette medfører store utgifter i form av salærer, men tidsbruken ved å ta om bord los og gjennomføre prøvene er også betydelig. Dersom fartøyet seiler strekningen kun for å ta prøvene vil dette selvsagt være en betydelig ekstra kostnad, men kan være nødvendig for å sikre at en ikke trenger los i forbindelse med fiske/levering av fangst.

Fiskefartøy har ikke faste seilingsruter, og det kan derfor by på problemer for enkelte navigatører å oppnå tilstrekkelig fartstid på strekninger som mer sporadisk trafikkeres. Fiskebåt har også påpekt de spesielle problemene eventuelle lospliktige reketrålere vil få i Svalbardsonen. Fisket foregår ofte i den mørke årstiden, da få andre fartøy seiler på Svalbard. Fiskebåt har tidligere stilt spørsmål ved om det vil være tilstrekkelig med loser i Longyearbyen utenfor turistsesongen til å kunne ta praktisk prøve for navigatører på reketrålere over 70 meter. Fiskebåt har for øvrig vanskelig for å tro at det er navigatører som er bedre kjent i farvannene ved Svalbard enn navigatørene på reketrålere. Navigatørene lager i tillegg egne kart (Olex) der hvor kartgrunnlaget ikke er pålitelig. Reketrålere er dessuten spesialtilpasset operasjon i isfarvann med forsterket skrog og ror, samt oppvarmede rekker for å hindre ising.

### Fiskeflåten og losplikten

Formålet med lostjenesten er å bidra til å forebygge ulykker, grunnstøtinger og forlis som setter liv, helse og miljø i fare. Fiskebåt er selvsagt enig i denne målsetningen, og lostjenesten bidrar i dag til å redusere faren for ulykker ved at navigatører som er ukjent på kysten får råd og veiledning av kjentfolk som følger seilassen. Før 2011 var hovedregelen at skip i utenriksfart over 500 BT var lospliktige, ut fra at navigatører i innenriksfart og fiske er kjent på kysten. Da fiskefartøy over 70 meter ble inkludert i ordningen, medførte dette en rekke praktiske problemer for denne flåtegruppen. Kort oppsummert kan det her nevnes:

- Byråkratisk ordning med farledsbevis
- Fiske innenfor lospliktig farvann en utfordring
- Vanskelig å få vikar med farledsbevis
- I praksis umulig å benytte los ved leveranse av fisk
- Kostbart for flåten

Fiskebåt har også argumentert med at fiskeflåten ikke fører miljøfarlig last, eller benytter tungolje som bunkers. Flåten er heller ikke spesielt ulykkeutsatt, eller har andre spesielle behov som tilsier losplikt. Tvert i mot har flåten dyktige navigatører som er godt kjent på kysten, og som fører godt utrustede fartøy, både med hensyn til navigasjonsutrustning og manøvreringsdyktighet. Navigatørene i fiskeflåten snakker dessuten norsk og engelsk, og kan lett kommunisere med andre skip. Fiskebåt mente at ovennevnte tilsa at fiskeflåten måtte unntas fra losplikten, og Fiskebåt vil gjenta dette kravet. Det finnes ikke sterke argumenter for å opprettholde en losplikt for norske fiskefartøyer, og disse må fritas for losplikt.

## Vurdering av forslaget fra losutvalget

Fiskebåt mener som nevnt at norske fiskefartøyer på generelt grunnlag bør fritas for losplikt, og er skuffet over at losutvalget ikke har foreslått dette. Fiskebåt vil likevel understreke at forslaget fra flertallet i Losutvalget går i riktig retning i forhold til å forenkle ordningen med farledsbevis, og redusere kostnader for de fartøyene det gjelder. Dette forutsetter at følgende punkter oppfylles for fartøy som kan benytte farledsbevis klasse 3 (jf. forslag):

- at fartøyet slipper å belastes losberedskapsgebyr, eller andre former for avgifter knyttet til losplikten
- at navigatørene kun skal ta en prøve, og at denne kan tas i simulator
- at praksiskravet til kandidaten blir ett års seiling som inkluderer det farvannet det søkes farledsbevis for, alternativt 6 seilinger hver vei.
- at praksis også kan opptjenes på et fartøy i samme gruppe under 70 meter
- at skipper med farledsbevis klasse 3 kan være assessor for andre navigatører, og at kursing og godkjenningen av assessor ikke gjøres for komplisert

Fiskebåt vil poengtere at det må legges opp til en enkel gjennomføring av utsjekk for farledsbevis 3, med en prøve som skal dekke alle aktuelle losområder kandidaten har seilt. Innehaver av farledsbevis 3 må kunne føre alle fartøy i samme gruppe som oppfyller kravene til slikt farledsbevis, så fremst dette dekkes av navigatørsertifikatet. Eksempelvis må en navigatør med farledsbevis 3 tatt på et lospliktig fiskefartøy, også kunne seile andre fiskefartøy over 70 meter som oppfyller kravene for å benytte farledsbevis 3.

## Annet

Fiskebåt er enig i at dagens organisering av lostjenesten ikke er optimal, og anbefaler at det gjøres et tydelig skille organisatorisk mellom den operative lostjenesten og forvaltningsoppgaver. Fiskebåt ser ingen grunn til at tilbringertjenesten må være en del av lostjenesten, og foreslår at denne tjenesten legges ut på anbud.

## Oppsummering

**Fiskebåt mener at den norske fiskeflåten må unntas fra kravet om losplikt. Fiskeflåten hadde ikke losplikt før 1. januar 2011, og ordningen har så langt kun medført betydelige praktiske problemer og kostnader for de fiskefartøy som omfattes av ordningen.**

**Fiskebåt kan ikke se at det foreligger sikkerhetsmessige argumenter for at fiskefartøy skal være lospliktige.**

Vennlig hilsen  
**FISKEBÅT**



Audun Maråk



Tor Are Vaskinn

Kopi: Kystverket  
Norges Fiskarlag