



Fraktefartøyenes Rederiforening

Fiskeri- og Kystdepartementet,
PB 8118 Dep.,
0032 Oslo.

2060/13-sh

Bergen, 11. september 2013

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

Vi takker for muligheten til å gi våre kommentarer i f.m. høringen av ovennevnte.

Fraktefartøyenes Rederiforening v/undertegnede hadde gleden av å delta i utvalgsarbeidet. Vi vil gjerne benytte denne anledningen til å fremheve at det ble en meget god prosess, der alle parter og alle sider ved losordningen ble godt belyst.

Vi understreker at sikker seilas er et grunnleggende prinsipp for hele næringen. Som vi har hevdet i mange anledninger er det rederiene som i de alle fleste tilfeller blir sterkest rammet ved en ulykke, og ikke minst av den grunn har rederiene fokus på sikkerhet i alle ledd. Med utgangspunkt i behovet for en mer effektiv og målrettet lostjeneste, vil vi under presisere de viktigste punktene for vår næring:

- Forenkling av farledsbevisordningen med fokus på sikkerhet
- Skille mellom forvaltning og drift av lostjenesten
- En kostnadseffektiv tilbringertjeneste
- Lokale begrensninger og DNVs risikomodell

Farledsbevisordningen

Farledsbevis kl. 3

Vi har gått inn for å videreføre grensen for losplikt ved 70 meter – under forutsetning av gjennomføring av utvalgets forslag til ny farledsbevisordning; ref. utredningens kap. 10, pkt. 10.4.1 Farledsbevis klasse 3, som er spesielt utarbeidet for å ivareta behovene til kystrederier, nærskipsfarten og fiskeflåten og som vil gjelde for fartøy opp til 100 m. Kriteriene for farledsbevis klasse 3 ivaretar både sikkerhetsaspektet på beste måte, samtidig som mer av ansvaret legges på rederiet. Dette er helt i tråd med vår oppfatning av at det er rederiet/kapteinen som er best skikket til å avgjøre når en navigatør har oppnådd nødvendig kompetanse. Innretningen fører både til forenkling av prosessen med å få farledsbevis og til lavere kostnader for rederiene.

Vi legger til grunn bortfall av losberedskapsgebyr ved farledsbevis kl. 3.

I begrunnelsen for å fastholde 70 m grense har det veiet tungt at vi på denne måten i større grad beskytter sårbare kystområder for seilaser med navigatører uten kompetanse i kystnavigasjon.

Farlig gods

Vårt utgangspunkt er at det ikke er behov for strengere losplikt for fartøy som fører farlig og forurensende last, et synspunkt vi ikke er alene om, ref. innstillingens pkt. 9.2.3.1. Disse fartøyene er underlagt strenge internasjonale reguleringer som reduserer risikoen både for hendelser og eventuelle konsekvenser. I vår medlemsmasse har vi rederier som driver mindre tankskip, både oljetank og andre typer flytende stoff med ulike faretyper. Vi understreker at i vurderingen av losplikt for disse fartøygruppene må det veie tungt at disse fartøyene har mye strengere krav til sikkerhet enn andre grupper lastefartøy – dette gjelder i særlig grad oljetank.

Slepebåter i oppdrag for oppdrettsnæringen

I h.t. forskriften inntreer losplikt ved 50 meter for disse fartøyene. Ved slep over 75 m kan farledsbevis ikke benyttes, da må fartøyet ha los om bord.

Det er helt vanlig med slep opp til 500 m (5 – 7 merder a ca. 50 m i diameter), og bruk av los vil medføre urimelig høye kostnader. Eksempelvis vil et slep fra Mo i Rana til Troms med en fart på 3 – 4 knop ta 5 – 6 døgn. Losplikten for et slikt slep betyr doubling av fraktkostnadene. Det er ingen forurensningsfare forbundet med denne type transportoppdrag. Merdene er laget av plastrør, som flyter dersom noe skulle skje, slik at det er enkelt å rydde opp. Vi kan ikke se at krav om los i slike tilfeller kan forsvares med sikkerhetsmessig begrunnelse.

Skille mellom forvaltning og drift av lostjenesten

Utvalget har i utredningen gitt inngående begrunnelse for nødvendigheten av å skille forvaltning og drift av lostjenesten. Et viktig ankepunkt ved dagens organisering er at når drift og forvaltning er samme enhet, kan det føre til en saksbehandling som ikke ivaretar begge parter interesser - noe der det dessverre er mange eksempler på. Vi vil også påpeke at en vesentlig positiv effekt av et slikt skille vil være at man da hindrer at brukerfinansieringen benyttes til andre offentlige oppgaver.

Vi går derfor inn for at lostjenesten organiseres som et statseid selskap, der brukerne er representert i styret.

En mer kostnadseffektiv tilbringertjeneste

Næringen er sterkt kritisk til organiseringen og kostnadene ved tilbringertjenesten. Det er fremforhandlet særdeles gode arbeidstids- og lønnsmessige ordninger, der regningen sendes til brukerne – som ikke er part i disse avtalene. Det sier sitt når losbåtførertjenesten står for 30% av de totale kostnadene ved lostjenesten.

Tilbringertjenesten er en ren støttefunksjon for lostjenesten. Det må selvsagt sørges for en sikkerhetsmessig gjennomføring av tjenesten, men utover det må ordningen organiseres mest mulig kostnadseffektivt. Det innebærer at tilbringertjenesten i mye større grad enn i dag bør anbudsutsettes.

Lokale begrensninger og DNVs risikomodel

Vi viser til Kystverkets høring om denne saken, og vår uttalelse i den forbindelse.

Ny lospliktforskrift 1.1.2011, etterfulgt av innføring av spesielle vilkår og begrensninger i enkelte farleder, vakte sterke reaksjoner i næringen. Navigatørene opplevde at de ble fratatt rettigheter de hadde hatt i en årrekke, i tillegg til begrensninger og økte kostnader for rederiene. I sum ble dette en sak som skapte stor mistillit fra næringens side overfor

Kystverket, og denne saken fikk derfor stor betydning i losutvalgsarbeidet. Parallelt med losutvalgsarbeidet ble det nedsatt et eget utvalg som skulle belyse bestemmelsene knyttet til de spesielle vilkår. Dette utvalget ble etter hvert utvidet ved deltakelse av representanter fra losutvalget.

Når det gjelder lengdebegrensningene er mye rettet opp ved gjennomført og planlagt utvidelse av disse. Imidlertid vil vi sterkt fremheve at ved fastsettelse av lengdebegrensninger i havner må det tas hensyn til hvilke hjelpemidler båten er utstyrt med. En båt uten sidepropell trenger mye mere plass enn en båt med sidepropell forut og akter. Det foregår en fornyelse i deler av vår næring med nye fartøy med store utstyrmessige forbedringer. Det blir meningsløst dersom Kystverket ikke tar hensyn til dette, og fastsetter sine begrensninger bare ut fra fartøyets lengde.


Vi understreker også losutvalgets anbefaling om å gi erfarne navigatører tilbake de rettigheter de hadde før 1.1.2011.

Avslutningsvis vil vi peke på andre forhold hvor losutvalget har gitt sine anbefalinger:

- fritak for losplikt i havn uten at det oppstilles faste lengdebegrensninger
- flytting av losbordingsfeltet i Oslofjorden fra Færder til Bastøy
- utvidelse av lospliktfrie områder og korridorer

Vi oppfordrer departementet til å legge opp til snarlig behandling og positive vedtak som både ivaretar sikker seilas og målsetningen om mer gods på sjø.

Vennlig hilsen
Fraktestøyerens Rederiforening


Siri Hatland
Adm.dir.