



Hvaler kommune

FISKERI- OG
KYSTDEPARTEMENTET

27.08.2013

SAKSNR.
ARKIV

Saksnr 2013/2042 - NOU 2013:8 Med los
på sjøsikkerhet - Doknr 1
Arkivkode X52
Saksbehandler Heidi Vildskog

Behandlingsrekkefølge		
Utvalg	Møtedato	Utvalgssak nr
Utvalget for miljø og teknikk	21.08.2013	67/13
Formannskapet	22.08.2013	66/13

Høringsuttalelse til NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet

Sammendrag

Fiskeri- og kystdepartementet har lagt ut på høring NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet – losordningens omfang, organisering og regelverk. Frist for å avgi høringsuttalelse er satt til 16. september 2013.

Rådmannen anbefaler formannskapet å avgi en høringsuttalelse til denne NOU'en, spesielt knyttet til foreslåtte endringer i farledsbevisordningen.

Saksopplysninger

Følgende områder er hovedsakelig NOUens forslag, slik som arbeidsutvalget legger det frem i høringen:

5.1 Losplikts saklige virkeområde

Den generelle grensen for losplikt: Fartøy under grensen for losplikt kan seile fritt på kysten uten los eller farledsbevis. Etter gjeldende regler omfatter den generelle grensen for losplikt fartøy med lengde over 70 meter. For enkelte fartøysgrupper er det fastsatt strengere regler, herunder passasjerfartøy og fartøy som fører farlig og forurensende last.

Dersom lospliktgrensen heves, vil flere og større fartøy kunne seile fritt uten los eller farledsbevis. Flertallet i utvalget mener dette ikke er ønskelig. Ut i fra en risikovurdering mener utvalget at en bør ha en kontroll med navigasjonskompetansen på fartøy over en viss størrelse.

Den teknologiske utviklingen innen navigasjonshjelpemidler har imidlertid bidratt til økt sjøsikkerhet for fartøy som har tatt hjelpemidlene aktivt i bruk, og behovet for los er redusert for disse fartøyene. På denne bakgrunn anbefaler et flertall i utvalget at losplikten opprettholdes med dagens lengdeangivelser, men at fartøy under 100 meters lengde som har avanserte navigasjonshjelpemidler og navigatører med kompetanse til å utnytte dem, gis tilgang til en forenklet farledsbevisordning (farledsbevis klasse 3), jf. brevets punkt 5.3.

Et mindretall i utvalget (et medlem) anbefaler at den generelle grensen for losplikt økes fra fartøyslengde 70 meter til 90 meter, ut fra en vurdering om at dette er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Lospliktgrensen for passasjerfartøy og fartøy som fører farlig og forurensende last:

Utvalget anbefaler at den spesielle lospliktgrensen for passasjerfartøy heves fra 24 meter til 50 meter. Videre anbefaler utvalget å videreføre lospliktgrensene for fartøy som fører farlig og forurensende last, men mener det bør igangsettes en nærmere utredning av innslagspunktet for losplikt for de ulike kategoriene av farlig og forurensende last i bulk.

5.2 Geografisk virkeområde

Generelt om losplikts geografiske virkeområde: Utvalget mener at losplikts generelle, geografiske virkeområde, som i dag er innenfor grunnlinjen, bør videreføres. Utvalget anbefaler å flytte losbordingsfelt og utvide lospliktfriske korridorer der dette gir kostnadsbesparelser samlet sett, uten at sjøsikkerhetsnivået reduseres.

Losbordingsfelt i Oslofjorden: Utvalget har vurdert losbordingsfeltet i Oslofjorden særskilt. Et flertall i utvalget anbefaler at det opprettes et nytt losbordingsfelt ved Bastøy for hoveddelen av trafikken inn Oslofjorden. Forslaget innebærer at dagens losbordingsfelt ved Store Færder opprettholdes for fartøy med anløp lenger ute i fjorden, herunder trafikk til Slagentangen.

Et mindretall i utvalget (et medlem) foreslår at bordingsfeltene i Oslofjorden beholdes som i dag. *Losplikt ved forflytninger i havn (forhaling)*: Losplikt ved forflytninger i havneområder (forhaling) er også særlig vurdert, og utvalget anbefaler at korte og sikkerhetsmessige uproblematisk forflytninger i havn unntas fra losplikt. Unntaket bør ikke gjelde for de største fartøyene og fartøy med farlig eller forurensende last.

Et mindretall i utvalget (et medlem) er uenig i at store skip skal unntas fra losplikten ved forhaling i havn, og at bare de største skipene fortsatt skal ha losplikt. Mindretallet anbefaler lospliktfrigjøring for skip under 120 meter ved korte og enkle forhaling i havn. Skip over 120 meter kan også innvilges lospliktfrigjøring, men da etter individuell vurdering. Korte og enkle forhaling bør defineres til forhaling langs samme kai, eller ved enkel forhaling til annen kai i umiddelbar nærhet.

5.3 Farledsbevisordningen

Ny farledsbevisordning: I stedet for å heve den generelle, saklige lospliktgrensen (jf. brevets punkt 5.1), foreslår utvalget at farledsbevisordningen endres og gjøres langt enklere for næringen. Dette antas ikke å føre til økt sansynlighet for ulykker, samtidig som det ivaretar næringens behov for en rimelig og håndterbar ordning. Det gir også næringen et insitamant til å investere i kompetanseoppbygging og ny teknologi.

Utvalget anbefaler at farledsbevisordningen differensieres ved å innføre tre farledsbevisklasser. Farledsbevis klasse 3 vil gjelde for fartøy opp til 100 m. Fartøyene må være utrustet med et godkjent elektronisk kartplottersystem (ECDIS), og farledsbeviskandidaten skal ha gjennomført godkjent kurs i systemet. I tillegg skal fartøyet ikke ha tungolje eller farlig eller forurensende last om bord. Dette sikrer i følge utvalget at risikoen forbundet med fartøyene er lav. 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. Denne ordningen ligner dagens farledsbevisordning, men farledsbevisprøvegime forenkles ved å innføre representative prøver. 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 maktsgrensen for farledsbevis klasse 2. Dessuten kan farledsbeviset benyttes i farvann med lokale begrensninger på bruk av ordinært farledsbevis. Det anbefales videre å innføre en assessorordning for farledsbevis klasse 3. Ordningen innebærer at utsjekk av farledsbeviskandidaters kompetanse gjennomføres av en godkjent assessor i stedet for av Kystverket. Dette forventes å gjøre farledsbevisordningen enklere å håndtere for næringen. Utvalget foreslår også at det legges til rette for økt bruk av simulator i opplæring og utsjekk av farledsbeviskandidater.

Lokale begrensninger : Utvalget anbefaler at de navigatører som før ny forskrift hadde adgang til å seile på farledsbevis i de berørte farvann gis denne rettigheten tilbake, under forutsetning av at de har opprettholdt sin farvannskunnskap.

Utvalget anbefaler videre at det nedsettes en arbeidsgruppe som vurderer behovet for lokale begrensninger, der næringen er representert. Vurderingene må baseres på objektive kriterier. Utvalget anbefaler også at foreliggende DNV-rapport (2013), om risikoanalyse av farleder med begrensning i bruk av farleder, tas med som grunnlagsvurdering ved fastsettelse av de lokale begrensningene.

5.4 Losavgiftssystemet

Utvalget anbefaler at Fiskeri- og kystdepartementet vurderer endringer i fordelingen av avgiftsproveny mellom losingsavgift og losberedskapsavgift. Farledsbevisavgiftens andel av de samlede losavgifter bør ikke økes. Det anbefales videre at fartøy som kvalifiserer til ordningen med farledsbevis klasse 3 fritas fra plikten til å betale losberedskapsavgift. Etter utvalgets vurdering er disse fartøyene i mindre grad enn andre avhengige av å ha tilgang til lostjenester. Fritak fra losberedskapsavgiften vil også gi et økonomisk insitamant til økt bruk av farledsbevis, og dermed også til å bygge opp kompetanse og utruste fartøy med moderne navigasjonshjelpemidler.

5.5 Lostjenestens organisering

Utvalget mener at dagens organisering av lostjenesten i Kystverket har en rekke åpenbare svakheter, og anbefaler omorganisering. Omorganiseringen må sikre et tydelig organisatorisk skille mellom forvaltningsoppgaver og operativ drift. Det anbefales at den operative delen av lostjenesten enten organiseres som en egen enhet i Kystverket, som et eget forvaltningsorgan eller som et eget statsforetak. I valg av modell må det legges vekt på kostnadseffektivitet. Brukermedvirkning bør vektlegges uavhengig av fremtidig organisering.

Utvalget mener videre at tilbringertjenesten er en ren støttefunksjon for lostjenesten, og at kostnadseffektivitet bør være avgjørende for valg av organisasjonsform. Dette innebærer at tilbringertjenesten i mye større grad enn i dag bør kjøpes inn fra andre aktører etter anbud. Det anbefales også at dagens tre losformidlingskontor slås sammen for å sikre en mest mulig effektiv utnyttelse av personellressursene og en enhetlig praktisering av formidlingstjenester langs kysten.

5.6 Losloven

Utvalget har utarbeidet forslag til nye lovbestemmelser om lostjenesten for å sikre at regelverket er brukervennlig og legger til rette for en effektiv lostjeneste som bidrar til trygg ferdsel på sjøen. I forbindelse med dette har utvalget identifisert enkelte problemområder som det anbefales å utrede nærmere. Det gjelder erstatningsansvar for tjenestefeil begått av losere under losing og manglende lovregulering av losenes arbeidstid, vern av helse, velferd og sikkerhet i arbeidslivet.

Vedlegg

Hele NOU 2013:8 kan lastes ned fra www.regjeringen.no

Vurdering

Ved utarbeidelse av vurderingen har rådmannen vurdert NOU 2013:8 sammen med Lostjenesten, samt forespurt fylkesberedskapsenheten hos Fylkesmannen i Østfold. Embetet har deltatt i utarbeidelsen ved miljøvern direktøren – hvilket innebærer at embetet ikke avgir noen egen uttalelse til NOUen. Lostjenesten oppgir å være kritisk til NOUens forslag om å forskyve losbordingfelt samt forslaget til endringer i farledsbevisordningen.

For Hvaler kommune er det viktig at lostjenesten er med på å forbedre sjøsikkerheten – og spesielt knyttet til farleden til Borg Havn og Ytre Hvaler Nasjonalpark. Farledsbevisordningen er spesielt viktig i denne sammenheng – siden den er en slags dispensasjon fra plikten til å benytte los.

Farledsbevisordningen foreslås utvidet til også å kunne gjelde større båter enn i dag – hvilket etter rådmannens vurdering kan medføre en økt risiko for uhell i våre farvann.

Konklusjoner

Lostjenesten er et meget viktig og sårbart element for ivaretagelse av sikkerheten i Oslofjorden og vår farled inn til Borg havn. I dette området har vi også Ytre Hvaler Nasjonalpark, som bør sikres ekstra godt mot miljøbelastninger. Av de siste hendelsene/uhell på Hvaler er det to (2) av disse som var båter med farledsbevis (i stedet for los) – hvilket skulle indikere at navigatør var trent i vårt farvann. Statistikk fra lostjenesten viser dessuten at det er 3-5 ganger flere uhell med farledsbevisbåter enn ved båter som bruker los.

Rådmannen vurderer det derfor som lite heldig at nettopp ordningen med farledsbevis skal kunne utvides – slik at enda større båter skal kunne ferdes uten los i våre farvann. Dette sammenholdt med det faktum at Ytre Hvaler Nasjonalpark er etablert i 2009, hvilket skulle forde en innstramning av losplikt/sjøsikkerhet – ikke motsatt.

Rådmannens forslag til uttalelse

Hvaler kommune kan ikke se at utvidelsen av farledsbevisordningen kan forsvares. NOUen begrunner endringen med behov for å skape et enklere regime for næringen, og det gjøres kun antagelser om at dette ikke vil få negative konsekvenser for sikkerheten.

Hvaler kommune er ikke i tvil om at dette vil medføre økt grad av risiko og svekket sjøsikkerhet for farleden i Østfold, Ytre Hvaler Nasjonalpark eller Oslofjorden som helhet. Erfaringer viser at majoriteten av uhell skjer ved farledsbevisbåter, og denne dispensasjonsordningen må ikke utvides – og i hvert fall ikke i sjøområder med nasjonalpark slik vi har på Hvaler. Hvaler kommune anmoder om at gjeldende grenser for farledsbevis opprettholdes.

NOUen antyder at det skal nedsettes en arbeidsgruppe for å vurdere behovet for lokale begrensninger i farledsbevisordningen, og Hvaler kommune vil herved melde sin interesse i å delta i denne arbeidsgruppen.

Hvaler kommune, 13.08.2013

*Heidi Vildskog
rådmann (konst.)*

Behandling i Utvalget for miljø og teknikk 21.08.2013:

UMT fremmet følgende tilleggsforslag (1) til innstillingen, etter innstillingens første avsnitt:

«Hvaler kommune vil påpeke at endringer i markedsforhold som har ført til at flere ukjente fartøy og kapteiner trækker farleden, fører til økt risiko for ulykker.»

Votering:

Rådmannens forslag til uttalelse tas til orientering – enstemmig vedtatt

Forslag (1) – enstemmig vedtatt

Vedtak i Utvalget for miljø og teknikk 21.08.2013:

Tillegg til innstillingens første avsnitt;

Hvaler kommune vil påpeke at endringer i markedsforhold som har ført til at flere ukjente fartøy og kapteiner trækker farleden, fører til økt risiko for ulykker.

Behandling i Formannskapet 22.08.2013:

Anne May Sandvik Olsen (Ap) fremmet som forslag til vedtak:

Rådmannens forslag til vedtak uten tillegg fra UMT

Votering:

Olsens forslag ble enstemmig vedtatt.

Vedtak i Formannskapet 22.08.2013:

Hvaler kommune kan ikke se at utvidelsen av farledsbevisordningen kan forsvares. NOUen begrunner endringen med behov for å skape et enklere regime for næringen, og det gjøres kun antagelser om at dette ikke vil få negative konsekvenser for sikkerheten.

Hvaler kommune er ikke i tvil om at dette vil medføre økt grad av risiko og svekket sjøsikkerhet for farleden i Østfold, Ytre Hvaler Nasjonalpark eller Oslofjorden som helhet. Erfaringer viser at majoriteten av uhell skjer ved farledsbevisbåter, og denne dispensasjonsordningen må ikke utvides – og i hvert fall ikke i sjøområder med nasjonalpark slik vi har på Hvaler. Hvaler kommune anmoder om at gjeldende grenser for farledsbevis opprettholdes.

NOUen antyder at det skal nedsettes en arbeidsgruppe for å vurdere behovet for lokale begrensninger i farledsbevisordningen, og Hvaler kommune vil herved melde sin interesse i å delta i denne arbeidsgruppen.

Ran Juskitt

22.08.2013
for formannskapskontor

