

Høringsuttalelse på NOU 2013:8 – Med los på sjøsikkerhet

Innledning

Lostjenesten er kanskje det mest kostnadseffektive tiltaket for økt skipssikkerhet på norskekysten. Hvordan den utøves, organiseres og lovreguleres er dermed en viktig brikke i å beskytte norskekysten mot miljøskadelige utslipp, samt at det reduserer risiko for liv og helse og for materielle verdier.

Utvalget har gjort en grundig jobb i denne utredningen. Eneste overordnede kommentar til utredningen er at rammene for utvalget er «at sjøsikkerheten ikke svekkes i forhold til dagens nivå». Dagens ulykkes frekvens er ikke tilfredsstillende og en utredning som også gir oss innsikt i potensiale for økt sikkerhet og redusert risiko vil være et viktig verktøy for politiske beslutninger om hvilke tiltak som kan brukes for økt sikkerhet. Det forventes økt skipsfart langs norskekysten i fremtiden noe som betyr flere uhell hvis ikke tiltak for redusert risiko iverksettes. Men dette er som nevnt ikke utvalgets beslutning men definert i mandatet fra Fiskeri og kystdepartementet.

Teknologisk utvikling og øvrige sjøsikkerhetstiltak

Som tidligere påpekt er det liten dokumentert effekt av elektroniske hjelpemidler alene. Allikevel bør vurderinger av slikt utstyr sees i sammenheng med kompetansen til navigatørene. Vurderinger av losplikt eller farledsbevis bør i hovedsak være en vurdering av navigatørens kompetanse, i farvannet og i bruk av installert utstyr. Det bør være et incentiv til å ha slikt utstyr installert om bord men at navigatørkompetanse er den avgjørende faktoren i slike vurderinger.

Sjøtrafikksentralene utfører en viktig funksjon selv om det er vanskelig å dokumentere den faktiske effekten på frekvensen av uønskede hendelser. En samlokalisering vil gi faglige fordeler med et større fagmiljø og tettere kommunikasjon. Samtidig vil det for noen av trafikksentralene, spesielt i Grenland og på Fedje, være sterke argumenter for å beholde dagens plassering fordi dette er utfordrende farvann med stor trafikk og stort innslag av farlig og forurensende last.

Bellona mener utviklingen av teknologiske hjelpemidler alene ikke påvirker sjøsikkerheten i særlig grad. I kombinasjon med dokumentert kompetanse i bruk av hjelpemidlene kan det utstedes farledsbevis etter en nærmere vurdering av los eller annen kompetent myndighetsrepresentant.

Losplikts saklige virkeområde

Losplikt for fartøy som fører farlig og forurensende last er viktig som risikoreducerende tiltak. Det bør gjøres en gjennomgang av definisjonen av typer og mengder av last. Miljødirektoratet bør involveres i vurderingen av om definisjoner og kategorier er i tråd med målet om at risikoen skal reduseres. Også oppbevaring av tungolje til fremdrift bør vurderes inkludert i definisjonene av farlig og forurensende last. Vi minner om at de siste større hendelsene med miljøskade har vært utslipp av tungolje til fremdrift (bunkerolje) lagret i tanker mot skrog som vil kunne skades ved grunnstøting og kollisjon.

Geografisk virkeområde

Endring av losbordingfelt i Oslofjorden. Det foreslås at det opprettes et nytt losbordingfelt i området ved Bastøy for hoveddelen av trafikken inn Oslofjorden. Et nytt bordingfelt ved Bastøy vil ha et mye mindre areal og trangere farvann med mer trafikk for å ta om bord og kvitte los. Bellona mener dette vil svekke sikkerheten uten at det er sannsynliggjort totale besparelser med hensyn til losbruk og tilbringertjeneste. Det er de siste årene etablert marine nasjonalparker på begge sider av Oslofjorden, Ytre Hvaler og Færder nasjonalparker. Dette er en nasjonal beslutning som må veie tungt i beslutningen og gjenspeiles i hvordan lov og forskrift utformes. Los om bord vil også sikre at spesielle bestemmelser for ferdsel i nasjonalparkene følges.

Bellona mener å samle bordingfeltene for innseilingen til Fredrikstad/Sarpsborg/Halden og Oslofjorden til Færder bordingfelt vil medføre færre seilaser uten los eller farledsbevis i indre farvann. Det vil også forenkle logistikken rundt tilbringertjeneste og representere en besparelse større enn utvalgets forslag med å utvide fra dagens to til tre bordingfelt.

I dårlig vær kan losingen skje fra losbåt i umiddelbar nærhet til fartøyet inntil man kommer til smulere farvann. Bellona ber om at dette alternativet undersøkes nærmere med hensyn til økonomi, risikogevinst og sikkerhet for losene under entring av fartøyet.

Det er stor variasjon i hva en forflytning/forhaling innebærer. Fra de enkleste forhalingene langs en og samme kai med trosser i land under operasjonen til forflytning i et trangt og uoversiktlig havneområde med mye og kryssende trafikk. Det kan i mørke også være utfordrende lysforhold med mye bakgrunnsbelysning som gjør det vanskeligere å identifisere lykter og sjømerker og som svekker nattesynet. Det kan også være spesielle strømforhold i havnene.

Det er også stor variasjon i navigatørens erfaring om hver enkelt havn og evne til å manøvrere under disse forholdene.

Bellona mener at losplikten generelt skal opprettholdes ved forflytning i havn, men at vanskelighetsgraden vurderes i hvert enkelt tilfelle og ved gjentatte behov kan dette underlegges farledsbevisordningen.

Farledsbevisordningen

Det vil være gunstig å kunne differensiere utstedelsen av farledsbevis på den beskrevne måten. Det er viktig at det er en robust kvalitetssikring av ordningen. IMOs konvensjon som regulerer internasjonale krav til sertifisering og vakthold (STCW) forutsetter ikke at sertifikathaver skal ha utdanning eller testing av kystnavigasjon. Det betyr at det ikke er noen selvfølge at navigatørene har denne erfaringen fra skole eller fart.

Et annet viktig krav er å ha to navigatører på vakt i innenskjærs seilas. Dette vil trygge seilassen og bedre forholdene situasjonen på broa når mange oppgaver skal gjennomføres samtidig, som kommunikasjon med vaktentral, andre skip, forhold om bord, fart og navigering. Å ha én navigatør på broa under slike forhold gjør marginene knappe og en uheldig beslutning kan raskere utvikle seg til en hendelse.

Bellona mener farledsbevisordningen skal være en kvalitetssikret ordning som påser at hver enkelt navigator har de nødvendige kunnskaper til å seile i farvannet. Ordningen må være forutsigbar og brukervennlig slik at de som skal gjennom godkjenningsprosessen har mulighet for å planlegge og gjennomføre dette på en effektiv måte.

Losavgiftssystemet

Losavgiftssystemet bør fortsatt være brukerfinansiert. Det vil si at kostnaden følger varen. Likevel bør kostnadene ikke føre til dårligere konkurransevilkår i forhold til vegtransport. Det er også viktig at alle krav og betingelser rundt losavgiften besluttet av norske myndigheter. Når avgjørelsen legges på kapteinen innebærer det ofte et press til å velge den økonomisk mest gunstige løsningen for rederiet.

Lostjenestens organisering

Bellona mener det er riktig å skille operative lostjenester og tilsyn og kontrolloppgaver. Det er viktig at avgjørelser som har betydning for sjøsikkerhet foretas uten rolleblanding og motstridende interesser. Det er derfor viktig at enheten som gir dispensasjoner og farledsbevis kun skal vurdere dette på et faglig navigasjon- og sjøsikkerhetsmessig grunnlag.

Hvordan en omorganisering vil arte seg og om dette blir innenfor Kystverket har ikke Bellona noen bastant oppfatning av så lenge den blir gjennomført med tanke på å unngå rolleblanding og interne interessekonflikter.

Med vennlig hilsen

Sigurd Enge
Fagleder – shipping
Miljøstiftelsen Bellona
Telefon: +47 970 87533