

Fiskeri – og kystdepartementet  
postmottak@fkd.dep.no

Oslo, 11. september 2013

## HØRING NOU 2013:8 MED LOS PÅ SJØSIKKERHET – LOSORDNINGENS OMFANG; ORGANISERING OG REGELVERK

Vi viser til departementets høringsbrev om saken av 6. juni då.

Som interesseorganisasjon for blant annet ferge – og hurtigbåtredier har vi vurdert utredningen i forhold til denne del av skipsfartsnæringen. Vi har følgende kommentarer:

Generelt vil vi uttrykke at vi er godt tilfreds med at departementet nedsatte et utvalg for å utrede losordningen. Vi er imidlertid svært skuffet over at vi ikke var representert i utvalget og at vi ikke ble invitert til fellesmøtet med næringen den 22. oktober. Vi er videre overrasket over at næringens spesielle forhold og behov ikke er diskutert i utredningen, ref brev til statsråden den 1. februar 2011 som vedlegges.

Hovedprinsippet er at losplikt skal baseres på en risikovurdering. Sannsynligheten for ulykker forbundet med fartøyet, kombinert med mulige konsekvenser av en ulykke skal være avgjørende for om det fartøyet skal være lospliktig eller ikke. Dette må være førende for en eventuell losplikt for fergene i innenriksfart.

Når det gjelder ferger, så kom det en regelendring ved siste forskriftsendring. Fergene har tidligere vært unntatt fra losplikt, men så ble unntaket begrenset til når fergen var i ruten. En rekke mindre seilaser mellom ruten og verft, og f eks forflytning mellom fergesamband ble dermed lospliktig. For disse tilfellene har risikobildet ikke endret seg, snarere blitt bedre. Etter hvert som fergeflåten fornyes kommer det ferger med bedre navigasjonsutstyr og brann- og redningsutstyr, flere av de nye større fergene bruker dessuten LNG som drivstoff.

Sannsynlighet for at det skal inntreffe en ulykke er liten for de fergene som på grunn av sin størrelse (opp til 130 meter) etter NOUens forslag (over 70 meter) vil være lospliktig i ovennevnte tilfeller. Fartøyene er moderne og er godt utrustet, de har god manøvreringsevne, og om bord er det erfarne navigatører som snakker norsk (krav fra oppdragsgiver). Videre har sjøfolkene regulerte arbeidstidsordninger som reduserer faren for innsovning på vakt, som er etter DNVs utredning ("Evaluering av reglene for bruk av los" fra 2006) den største faren for innenriksfarten. Språkproblemer som også ble påpekt fra DNV for innenriksfarten er heller ikke en utfordring for fergefarten. Rederiene som opererer ferger er også underlagt ISM koden (International Safety Management Code) som pålegger dem å ha egne prosedyrer for hvordan fartøyene skal driftes for å ivareta god sikkerhet.

En eventuell konsekvens er også liten. Fergene har ikke last og ikke forurensende bunkers (de bruker MDO eller LNG). Siden bruken av bunkers er avgjørende for hvorfor konsekvensene vil være store på større fartøyer, bør dette være et avgjørende argument i denne sammenheng.

Vi mener på dette grunnlagt at risikoen er lav og at den tidligere ordningen med unntak for losplikt for ferger på norskekysten må gjeninnføres.

Vi støtter forslag om tre klasser for farledsbevis, at klasse 3 farledsbevis ikke utløser krav om losberedskapsavgift og at simulator kan brukes til å ta farledsbevis.

Farledsbevisene slik de er foreslått fra utvalget er midlertid ikke egnet til bruk for fergenavigatørene. De praktiske forholdene for fergefarten er at fergene en gang i året skal til verft, eventuelt skal fergene forflyttes til et annet samband for å erstatte en annen ferge som er ute av drift. De vil med andre ord ikke ha tilstrekkelige med erfaring innen tidsperiodene til å få utsjekk. Dersom en ferge får en skade og må settes ut av drift må en erstatningsferge settes inn. Det er uhensiktsmessig å ha farledsbevis for denne da det ikke er klart hvem som skal føre den på et gitt tidspunkt.

Når det gjelder organisering av lostjenesten er vi av den oppfatning at forvaltning og drift bør skilles. Driften bør underlegges et regime som muliggjør effektiv ressursutnyttelse og helst konkurranse. Vi ser at det kan være vanskelig å få konkurranse om losing langs kysten i et kort perspektiv og mener derfor at driften kan legges i et statsforetak og legges inn under Fiskeri- kystdepartementet. Det vil være naturlig at brukerne av tjenesten får representasjon i styret. Da vil det ligge gode muligheter til å effektivisere virksomheten. Videre mener vi, på linje med utvalget, at er hensiktsmessig å bruke innleide ressurser til tilbringertjenesten, altså en outsourcing der man får en reell konkurranse.

Avslutningsvis nevnes at vi forutsetter at unntakene fra losplikt som gjelder for hurtigbåter, ferger i rute, og skoleskipene opprettholdes.

Vennlig hilsen  
NHO Sjøfart



Harald Thomassen  
Adm. direktør

Gjenpart:  
Samferdselsdepartementet  
Vegdirektoratet  
NHO  
Maritimt Forum



Statsråd Lisbeth Berg – Hansen  
Fiskeri- og kystdepartementet

postmottak@fk.d.dep.no

Oslo, 1. februar 2011

### **LOSPLIKT FOR HURTIGRUTESKIP OG INNENRIKSFERGER**

Vi ber med dette om at Statsråden griper inn og endrer situasjonen som etter 1. januar då er oppstått med losplikt for hurtigruteskip og ferger.

Under Kystverkets høring om endringer i forskriften påpekte vi konsekvensene som ville inntreffe dersom den foreslåtte tekst ble stående. Kystverket tok ikke hensyn til våre merknader. Siden endringene påfører staten og fylkeskommunene som oppdragsgivere store økonomiske forpliktelser, synes det som om Kystverket ikke har fulgt forpliktelser i utredningsinstruksen.

Det er etter dette ikke annet alternativ for oss enn å anmode Statsråden om å medvirke til å avbøte de negative følgene.

Kort om endringen og konsekvensene av denne:

1. januar trådte det i kraft en endring av forskrift om plikt til å bruke los i norsk farvann som innebærer at innenriksferger og hurtigruteskipene blir pliktig til å bruke statslos når de ikke trafikkerer den spesifikke ruten som løyvet gjelder for.

Den opphevede bestemmelsen ga generelt fritak for losplikten for fartøyer med løyve til persontransport etter lov om yrkestransport.

I den daglige fergedrift er det ferger som går ut av rute som ledd i rakeringer internt i fergereederiet eller de settes inn som reserveferger. Videre skal fergene på årlig verkstedopphold. De går også ut av rute for å bunkre. Ferger settes fra tid til annen inn i andre rederiers fergesamband som ledd i leie eller utlånsavtaler.

Alle de nevnte tilfellene ville frem til årsskiftet ikke nødvendiggjøre bruk av los.

Den losplikten som nå er innført kan innfris ved at man enten tar los om bord eller har navigatører med farledsbevis om bord.

For å søke om farledsbevis må navigatørene i tillegg til å ha gyldig sertifikat innfri et av følgende punkter:

1. Et år effektiv fartstid i aktuelt område.
2. Gjennomført ordningen med kadettfarledsbevis for aktuelt område.
3. Ha gjennomført minst 6 seilaser hver vei (minst to i mørke) i aktuelt område de siste 12 månedene.

Dette innebærer at i praksis må det los om bord hvis i man ikke anvender forskriftens § 9 om at "Kystverket kan i særlige tilfeller, etter søknad fra skipsføreren, gi dispensasjon fra plikten til å bruke los eller farledsbevis, jfr § 4. § 5 og § 6. Dispensasjonen gjelder kun for en enkelt seiling"

Det er lite sannsynlig at bruk av en slik bestemmelse vil løse de problemer vi har beskrevet, hvilken vi også har fått bekreftet ved telefonisk henvendelse til Kystverket.

Da forskriftsendringen var ute på høring uttalte vi følgende i brev av 8. juli 2010:

*"Losplikten for fartøyer som har løyve til persontrafikk er innskjerpet uten at vi kan se en tilstrekkelig begrunnelse for det. Tidligere har det ikke vært krav om at fartøyet skal trafikkere den ruten løyvet gjelder for at man er unntatt losplikten. Endringen medfører at det blir losplikt mellom "ruten" og f eks nattligge eller verksted. I begrunnelsen for dette under kommentarene til § 6, tredje ledd legges det vekt på at mange fartøy i innenriks fart er bemannet med utenlandske sjøfolk og at språkproblemer kan skape farlige situasjoner. For rederiene som driver passasjertrafikk i innenriks skipsfart er det krav om at mannskapet behersker er skandinavisk språk. Dette kombinert med at rederiene må følge en nasjonal tariffavtale, medfører at det bare er navigatører som behersker norsk svært godt som bemanner disse fartøyene. Navigatørene på fartøyene har god kystkunnskap og er vant med å navigere i langs kysten. Vi foreslår derfor at det ikke settes krav til at fartøyet skal trafikkere i ruten for ikke å ha losplikt."*

Dersom Statsråden skulle ha behov for et møte med oss er vi beredt til det.

Ettersom denne saken blant annet har stor økonomisk betydning for staten og fylkeskommunene med å opprettholde ruter med passasjerskip, finner vi det riktig å informere Samferdselsdepartementet med gjenpart av dette brev.

Vennlig hilsen  
Rederienes Landsforening



Adm. direktør