



Norsk Losforbund

NORWEGIAN PILOTS' ASSOCIATION
TILSLUTTET STAFO/YIS MEMBER OF EMPA AND IMPA

Sellevoll, 11/09 2013

Til
Det Kongelige Fiskeri og Kystdepartementet

Høringsvar fra Norsk Losforbund NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet – losordningens omfang, organisering og regelverk

Norsk Losforbund er enig i hovedkonklusjonene i rapporten med unntak av flertallets forslag til losplikt ved forflytninger i havn. Her er vi enig med mindretallet.

Under følger en del kommentarer til rapporten.

Generelt;

I rapporten blir det lite vektlagt verdien av at ved bruk av los er det to navigatører tilstede på broen. Losen er ikke bare en lokalkjent navigatør med spesialkunnskap i kystnavigering og manøvrering av skip i trange farvann. Losen er også en ekstra sikkerhetsbarriere ved at han/hun kommer i tillegg til skipets brobesetning. Dette er viktig å ta med i vurderingen. Spesielt på skip og/eller i områder der konsekvensen av en ulykke kan være stor.

Lospliktens saklige virkeområde (Punkt 9.2)

Norsk Losforbund vil understreke viktigheten av at en forsikrer seg om at navigatørene har den nødvendige kunnskap i kystseilas før de får seile på kysten uten los. Det er ikke krav i STCW til opplæring i kystseilas. Det er ikke mange land i verden som har en kyst hvor en kan seile innaskjærs over store områder, og svært mange navigatører har derfor liten eller ingen erfaring i denne typen navigasjon. Selv i Norge er det bare et fåtall av de maritime skolene som gir opplæring i kystseilas. Norsk Losforbund er derfor enig med utvalget i at lospliktgrensen beholdes som i dag, og at navigatører med tilstrekkelig kompetanse i kystnavigasjon gis anledning til å seile uten los gjennom en god fareldsbevisordning.

Geografisk virkeområde – særlig om losbordingsfelt i Oslofjorden (Punkt 9.3.3)

Flytting av bordingsfeltet i Oslofjorden er kontroversielt og har vært oppe til vurdering en rekke ganger. Det er en del utfordringer som må tas med i betraktningen når en skal vurdere flytting av bordingsfeltet. Noen av disse er beskrevet i utredningen som ble laget i 1999. Under følger noen av de viktigste konklusjonene fra rapporten;

En flytting av bordingsfeltet til Bastøyområdet vil føre til en økning av risikonivået. Men denne økningen vil ha mer sammenheng med at bordingsområdet blir mer avgrenset og liggende forholdsvis nær opp til trafikkstrømmen enn med farvannets beskaffenhet. Det vil allikevel være sikkerhetsmessig akseptabelt å flytte losbordingsfeltet til området ved Bastøy under følgende forutsetninger:

- *Fartøyer med farlig og/eller forurensende last over en viss størrelse og andre store fartøyer som ønsker det må fortsatt kunne få los i den ytre delen av fjorden.*
- *Enkelte dype grunner må merkes.*
- *Det nye trafikkseparasjonssystemet må forskriftsfestes.*
- *Trafikken i området rundt bordingsfeltet må reguleres for å unngå opphopning av fartøyer og farlige nærsituasjoner.*
- *Trafikksentralen i Horten må være tilstrekkelig bemannet av kvalifisert personell.*
- *Det må legges til rette for fjernlosing. Statsloser må få opplæring.*
- *Et godt samarbeid med Bastøfergene må etableres.*
- *Losbåtstasjonen må flyttes til Horten, og losbåtene må være godt egnet til tjenesten.*

Flere av disse momentene er fortsatt aktuell og Norsk Losforbund ber derfor om at denne rapporten blir tillagt betydelig vekt.

Hovedargumentet for å flytte bordingsfeltet er økonomi. De økonomiske beregningene som er gjort er flere år gammel og bør oppdateres.

Generelt mener vi at farvann som er definert som miljø-sensitive bør ha strengere krav til losplikt enn den generelle losplikten. En flytting av bordingsfeltet mener vi vil føre til en reduksjon i sikkerhetsnivået i området, ikke fordi vi anser det som en vanskelig seilas, men først og fremst på bakgrunn av de ekstra utfordringene som kan oppstå ved bording/kvitting i Bastø området, spesielt i perioder med høy trafikk tetthet. I tillegg mister man den ekstra sikkerheten som losen tilfører ved at det er to navigatører til stede på broen. Innsøvnig på vakt etterfulgt av feilnavigering er den viktigste årsaken til grunnstøtinger og kollisjoner (Se under). Har navigatøren sovnet vil det være svært lite trafikksentralen kan få gjort.

Losplikt ved forflytting i havn (Punkt 9.3.4)

Norsk Losforbund støtter her mindretallets anbefaling. Vi vil understreke viktigheten av at den som skal forestå manøvreringen av et skip i en havn må ha nødvendig trening i manøvrering slik at han kan gjennomføre dette på en sikker måte. Dette er spesielt viktig for større skip der konsekvensene ved feilhandling kan være store.

Utvalgets vurdering av farledsbevisordningen

Norsk Losforbund støtter de foreslåtte endringer i farledsbevisordningen. En av de store endringene i forhold til dagens ordning er at rederiene nå under gitte betingelser gis anledning til selv å lære opp og sjekke ut sine navigatører til farledsbevis. Dette mener Norsk Losforbund kan bli en god ordning for nærskipsfarten og fiskeflåten. Vi vil understreke viktigheten av at det etablerer gode kontrollordninger som sikrer at dette blir gjennomført etter intensjonene, slik at seriøse rederier kan dra nytte av den. Useriøse aktører må ikke kunne benytte ordningen som en enkel måte å få farledsbevis på uten at navigatøren har tilegnet seg nødvendig kompetanse. Farledsbevis klasse 3 bør kun gjelde kystrederier, nærskipsfart og fiskeflåten, hvor det er reell mulighet til å tilegne seg nødvendig erfaring i kystseilas og tilstrekkelig farvannskunnskap.

Norsk Losforbund vil påpeke viktigheten av at sikkerheten blir ivaretatt selv om skipet ikke benytter los. Å sikre at navigatøren har nødvendig kompetanse er selvsagt svært viktig. Men det er også av stor betydning at navigatøren har mulighet til å få nødvendig hvile. I punkt 3.3.3 (Årsaker til kollisjoner og grunnstøtinger) kommer det frem at innsøvnig på vakt etterfulgt av feilnavigering er de viktigste årsakene til grunnstøting, kollisjoner og kontaktskader. Skip med bare to navigatører om bord er overrepresentert i uhellsstatistikken

sammenlignet med skip som benytter los. Flere av disse uhellene skyldes utmattelse hos brobesetningen grunnet stort arbeidspress og liten mulighet for effektiv hvile. Prosjekt Horizon som i 2012 leverte en rapport som nettopp undersøkte navigatørens våkenhet, konkluderer helt klart med at navigatører, uansett hvilket vaktsystem de går ofte sovner på vakt hvis de ble forstyrret mellom vaktene. Spesielt de som gikk 6 – 6 vakter sovnet ofte på vakt. Antallet navigatører bør derfor økes på skip med hyppige havnearløp. Spesielt gjelder dette skip som seiler med farledsbevis, og navigatøren dermed ofte vil være alene på broen. For øvrig bør sikkerhetsgevinsten som oppnås ved at det alltid er to navigatører på broen når det er los om bord, gis stor vekt i utforming og håndhevelse av det nye regelverket.

Norsk Losforbund vil også vise til Kystverkets brukerundersøkelse som ble gjennomført i 2009. Her kom det frem at over 80% av de nesten 600 navigatørene som hadde svart anså kommunikasjon mellom skip til å være problematisk. Mellom skip og land var det 44% som svarte det samme.

Dette mener vi bør bli vektlagt i forbindelse med kompetansekravene som stilles for farledsbevis. I trange farvann der det ofte er behov for å gjøre avtaler mellom skip bør det stilles krav til skandinavisk språk for å bringe kommunikasjonsproblemene ned på et akseptabelt nivå.

Kystvakten bør gis ansvar for kontroll med farledsbevisordningen.

Utvalgets vurdering av losavgiftssystemet (Kap 11)

Norsk Losforbund er enig i utvalgets anbefaling at avgiftssystemet må være minst mulig konkurransevridende og bidra til god sikkerhet på kysten. Vi mener at det best kan oppnås gjennom en avgiftsprofil som i dag. Skal en gjøre endringer bør det være i form av at en større del blir tatt inn gjennom losberedskapsavgiften. Hvis en for stor del av avgiften blir tatt inn gjennom faktisk bruk av los vil det resultere i økt konkurransevridning i forholdet mellom skip som seiler med los og skip som seiler på farledsbevis. Det vil også gi havner med kort innseiling et konkurransefortrinn fremfor havner med lang innseiling.

Bruk av los er et effektivt sikkerhetstiltak. Selv om ulykkesstatistikken viser at det er relativt få ulykker med lospliktige fartøyer, viser den også at det er tre til fem ganger flere uhell når skip seiler med farledsbevis i forhold til de som benytter los. Vi mener at lostjenestens samfunnsmessig karakter, ved at den ivaretar sikkerheten langs kysten og hindrer forurensing av miljøet gjør det naturlig at deler av kostnadene ved lostjenesten blir dekket av samfunnet.

Norsk Losforbund vil vise til de tverrpolitiske målsettinger om mer gods fra vei til sjø og bane. Dette er også et argument som tilsier at man bør vurdere direkte bevilgninger via statsbudsjettet til å dekke deler av utgiftene til lostjenesten.

Norsk Losforbund vil også peke på at riktig utforming av avgiftssystemet kan bidra til en mer effektiv utnyttelse av losene, og dermed en mer effektiv lostjeneste. Mange skip, bekrefter ofte losbestillingen sent. Som regel bare 2 timer før avgang (som er dagen krav). Det hender også at bestillingen blir endret etter dette, gjerne mens losen er på vei til skipet, eller etter at han har kommet om bord. Noen ganger er ikke dette til å unngå, og skyldes forhold som er utenfor skipets kontroll, men ofte skyldes det at skipets agent glemmer eller ikke prioriterer å oppdatere bestillingen.

Dette vanskeliggjør god planlegging, og losformidlingen klarer ikke å utnytte losenes arbeidstid maksimalt. Dette fører til en unødning fordyring av driften.

Norsk Losforbund foreslår derfor at losbestillingen normalt skal bekreftes 6 timer før losen skal være om bord. Skip som ikke har mulighet til å bekrefte så lang tid i forveien må likevel få los, men da mot et ekstra gebyr.

Utvalgets vurdering av lostjenestens organisering (Kap 12)

Lostjenestens hovedformål er av samfunnsmessig karakter, ved at den ivaretar sikkerheten langs kysten og hindrer forurensing av miljøet. Formålet om at lostjenesten skal være effektiv må betraktes som sideordnet, underordnet lostjenestens samfunnsmessige oppgaver. Vi mener at dette formålet bør vektlegges ved valg av organisasjonsform, og det er i tillegg et viktig argument for at lostjenesten skal beholdes som nasjonal tjeneste.

Det samfunnsmessige formålet med lostjenesten bør være styrende. Det taler for en sterk statlig styring av lostjenesten, noe vi mener best ivaretas gjennom utvalgtets forslag 1 og 2b. Norsk Losforbund mener at det har en egen verdi at de som har ansvaret for sikkerheten på kysten har en organisatorisk tilknytning som muliggjør god sammenhandling. Det mener vi best kan ivaretas gjennom alternativ 1. Norsk Losforbund mener at de myndighetsoppgaver som statslosene utfører med kontroll av skipssikkerhet, terrorsikring, karantenebestemmelser, tollbestemmelser m.v. er viktige momenter i denne sammenhengen.

Losformidlingen (kap 15.6 jf. 12.3)

Norsk Losforbund mener en grundig gjennomgang av losformidlingstjenesten er på sin plass. I denne gjennomgangen må alle momenter ved formidlingstjenesten gjennomgås, dette ut fra at denne er navet i tjenesten. En dårlig eller mindre effektiv formidlingstjeneste vil få økonomiske konsekvenser både for lostjenesten og næringen.

Lovbestemmelser (Kap 15.7)

Norsk Losforbund er enig i utvalgets vurdering av at grunnleggende rettigheter som arbeidstid og vern av helse, velferd og sikkerhet i arbeidslivet bør være regulert i lov. Vi støtter at dette bør utredes videre og mener at en slik prosess bør iverksettes så raskt som mulig.

Med vennlig hilsen

Jan Magne Fosse
Formann