



Dokumentet inneholder Oslo Havn KF's høringsuttalelser i forbindelse med NOU 2013:8. Vi vil sterkt poengtere at de utredninger som foreslås, blir iverksatt. Fakta rundt dages losordning må være styrende for hvordan losordningen skal innrettes i fremtiden. For Oslo Havn KF vil bedre konkurransevilkår for sjøtransporten bety at vi kan være konkurransedyktige med andre transportformer i et område med betydelig befolkningsvekst, bedre innretning av losordningen kan bidra til det.

# Med los på sjøsikkerhet

Losordningens omfang,  
organisering og regelverk

# Med los på sjøsikkerhet

## Innhold

Bakgrunn.....	2
Når er bruk av los nødvendig for å opprettholde dagens sjøsikkerhetsnivå? .....	2
Når kan vi, særlig i lys av den teknologiske utviklingen, men også på grunn av andre hjelpemidler, oppnå et tilfredsstillende sjøsikkerhetsnivå gjennom rimeligere virkemidler enn los?.....	2
Hvordan kan lostjenesten bli mer brukervennlig/rimelig? .....	2
Hvordan bør lostjenesten organiseres?.....	3
Hvordan kan kostnadene for losordningen reduseres? .....	3
Forenkling av farledsbevisordningen.....	4
Endring av losplikten for passasjerfartøy fra 24 meter til 50 meter .....	4
Nedleggelse av losstasjoner.....	4
Behov for færre loser.....	4
Reduksjon av losgebyrer.....	4
Sjøtrafikksentraler .....	4
Konklusjon: .....	5

## **Bakgrunn**

Oslo Havn KF arbeider systematisk for å realisere politiske målsetninger om mer transport sjøveien. Oslo Havn KF har som en av landets fem nasjonalt utpekte havner ambisjon om å få trafikken over havna frem mot 2030 med en økning på hhv. 50 % på godssiden og 40 % på passasjersiden (jmfr. Havneplan 2013- 2030). For å være konkurransedyktig mot alternative transportformer er kostnadseffektivitet et sentralt punkt. Kostnadene forbundet med los representerer eksempelvis for cruiseskip ca. 70 % av de totale kostnadene for å gå inn til Oslo havn. Endringer i dagens lossystem som innebærer lavere kostnader for skipsfarten vil dermed virke positivt for sjøtransportens konkurransekraft. Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann (lospliktforskriften), som regulerer hvilke fartøy som er lospliktige, gjennomgikk en omfattende revisjon i 2010. I denne forbindelse ble også losavgiftssystemet noe justert. Dette er bakgrunn for at losordningen gjennomgås i NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet.

### **Når er bruk av los nødvendig for å opprettholde dagens sjøsikkerhetsnivå?**

Det vil alltid være en viss fare for at ulykker skjer, men det er sider ved disse farene som kan fokuseres spesielt. Dagens teknologi er god nok til at losplikten kan reduseres og NOU'en peker i den retningen, ved at den skiller mellom drift og forvaltning. I dag kan losordningen være preget av personlige oppfatninger, noe som svekker tilliten til hele ordningen.

En samlet forvaltning av losordningen for hele Norge vil føre til at ordningen praktiseres mer ensartet langs hele kysten, og gjøre det enklere for sjøtransportnæringen å forholde seg til losregelverk.

Vi nærmer oss en grense hvor teknologi i større grad kan overta for losing, men har samtidig respekt for at den risikoreduserende effekten av teknologiske tiltak, ikke bidrar til en reduksjon av sjøsikkerhet i en slik grad at det ene og alene bare kan ha teknologi.

### **Når kan vi, særlig i lys av den teknologiske utviklingen, men også på grunn av andre hjelpemidler, oppnå et tilfredsstillende sjøsikkerhetsnivå gjennom rimeligere virkemidler enn los?**

På sikt vil vi anta at teknologi og utbedring av ledene kan føre til endringer av dagens losordning. Et samspill mellom trafikksentraler og økt bruk av ECDIC kombinert med AIS vil innebære at sjøsikkerheten kan i fremtiden bringe frem losendringer.

Utdanningen av navigatørene til sjøs er i dag så god at de fleste kan håndtere et større skip i de fleste farleder og legge til kai. I Oslo ser vi dette ved at ferjeselskapene har navigatører som fortløpende har tatt farledsbevis, og som kan håndtere skip inn og ut av Oslofjorden uten problemer eller uhell. Dette styrker også behovet for å forenkle og utvide farledsbevisordningen. Oslo Havn KF stiller seg positiv til den farledbevisordningen som NOU'en presenterer.

### **Hvordan kan lostjenesten bli mer brukervennlig/rimelig?**

For Oslo Havn`s kunder vil kostnadene ved bruk av los være et betydelig moment og kanskje avgjørende for om Oslo havn blir valgt som anløpssted.

*For Oslo havn vil det bety at losingstiden vil gå ned og det vil ha betydning:*

Losbordingsfelt	Nautiske mil	tid
Færder	59	4 timer
Bastøy	33	2,5 timer m/nedslakking

Ved flytting av losbordingsfeltet fra Færder til Bastøy, vil det kunne oppnås en mere effektiv tjeneste, behov for færre loser og dermed reduserte utgifter for Kystverket. Hvis bording til Slagen opprettholdes på Færder, bør det vurderes å sette ut tilbringertjenesten på konkurranse i markedet. For øvrig støtter Oslo Havn KF utvalgets anbefaling om og i mye større grad anbudsutsette tilbringertjenesten.

Videre støtter Oslo Havn KF at grensen for losplikten for passasjerskip heves fra 24 meter til 50 meter. Oslo Havn KF mener det er helt urimelig at mindre båter som driver chartervirksomhet i Oslofjorden skal omfattes av losplikt. 50 meters grensen vil spare Kystverket for mye arbeid med utstedelse av farledsbevis og vil således gi kostnadsbesparelse for skipstrafikken. For alle mindre fartøyer som i dag driver charter i Oslofjorden, er farledsordningen utsatt til 1.1.2014. Det er derfor viktig at en iverksetting av 50 meters grensen avklares raskt slik at krav om farledsbevis ikke innføres for denne båtategorien.

Oslo Havn KF støtter videre utvalgets forslag om at korte og sikkerhetsmessig uproblematiskere utflytninger i havn unntas fra losplikt. En slik endring vil bidra til å redusere det totale behovet for los og dermed redusere kostnader forbundet med losordningen.

### **Hvordan bør lostjenesten organiseres?**

Oslo Havn KF mener at de forslagene som flertallet i losutvalget når det gjelder tydelig skille mellom forvaltningsoppgaver (medregnet myndighetsutøvelse, tilsyn, og kontroll) og operativ drift.

En slik organisering vil bidra til å gjøre næringen mere kostnadseffektiv og dermed konkurransedyktig i tråd med politiske målsetninger.

Vi ser at losstasjoner ikke er omtalt i utredningen. For Oslofjordens vedkommende er det to losstasjoner hvor det ikke foregår bording av los med båt, henholdsvis Oslo og Drammen. Disse stasjonene mener vi kan legges ned pga. organiseringen av losressursene. De foreslåtte ordninger vil gi en økning i returlosinger. Dette fører til at antall loser vil måtte reduseres som en konsekvens av de foreslåtte tiltak.

### **Hvordan kan kostnadene for losordningen reduseres?**

I dag er kostnadene forbundet med los estimert til å være ca. kr 750 mill. i Norge. Forslagenes verdi er vanskelig å estimere, men Oslo Havn KF støtter utvalgets antagelser om at forslagene i utredningen vil medføre reduksjon av kostnadene på mange felt og dermed bidra til å redusere næringens utgifter betydelig. Hvor mye gjenstår å se og effekten kan først måles når tiltakene er gjennomført og har fått satt seg.

Utredningen har en mangel ved at den ikke relaterer de norske kostnadene i forhold til våre naboland og handelspartnere.

### **Forenkling av farledsbevisordningen**

En forenkling i farledsbevisordningen kan være positivt for Oslo havn. Forenklingen kan føre til at flere velger å ta farledsbevis, slik at det totale losingsbehovet av den grunn vil reduseres.

### **Endring av losplikten for passasjerfartøy fra 24 meter til 50 meter**

Både administrative besparelser og besparelser for det enkelte fartøy er positivt, at fartøyet er underlagt, men viktig at denne ordningen blir raskt avklart.

### **Nedleggelse av losstasjoner**

Vil bety at utgiftene for disse lokasjonene reduseres. Dette må imidlertid ses i sammenheng med ny administrativ organisering av lostjenesten jmf. kap 14.2.3. at de tre losformidlingskontorene foreslås slått sammen, er også positivt totalt sett.

### **Behov for færre loser**

Tiltakene som skisseres vil helt klart gi en reduksjon i antall loser og dermed kostnadsbesparelser. Korte og uproblematiske forflytninger i havn uten los er også en riktig anbefaling fra utvalget. Utvalget kunne synliggjort kostnadene forbundet med en los, slik at senere estimerer om hvilken besparelse færre loser vil utgjøre, lettere kunne ha blitt synliggjort. Et grunnleggende premiss er imidlertid at sikkerheten er ivaretatt tilstrekkelig ved bortfall av losing. Oslo Havn KF mener det er viktig at det kontinuerlig vurderes om farledsutbedringer eller teknologisk utvikling bør få konsekvenser for omfanget av losplikt.

### **Reduksjon av losgebyrer**

I utvalgets mandat var det lagt opp til at utvalget skulle forholde seg til at tjenesten skulle være 100 % brukerfinansiert. Oslo Havn KF mener at det bør vurderes om staten skal ta en andel av kostnadene for lostjenesten for å bidra til sjøtransporten konkurransevilkår, men registrerer at det ligger utenfor utredningens ramme.

Oslo Havn KF mener at kostnadene må knyttes til faktisk bruk av los. Omleggingen av lospliktforskriften som hadde ikrafttredelse 1.1.2011 har hatt betydning for de største fartøyene som anløper Oslo havn, men vi er usikker på om omleggingen av provenyfordelingen totalt sett har ført til en reduksjon i losutgifter for fartøyer som anløper Oslo havn.

Omleggingen av losgebyrene den reviderte lospliktforskriften som ble implementert med virkning fra 1. januar 2011, har vakt en del reaksjoner. Et felles avgiftssystem for hele landet er et absolutt krav fra Oslo Havn KF, da regelverket rundt lostjenesten er lovpålagt og staten må kunne tilby samme tjeneste uansett hvor i landet denne skal utføres. Dagens praktisering av losplikt og losavgiftssystemet innebærer en krysssubsidiering mellom ulike landsdeler. Oslo Havn KF støtter utvalgets prinsipielle vurdering at krysssubsidiering som er en konsekvens av distriktshensyn bør dekkes av staten.

### **Sjøtrafikksentraler**

En samlokalisering av sjøtrafikksentralene vil redusere kostnaden ved dette tilbudet, men tjenesten må innrettes for ytterligere å styrke sjøsikkerheten.

## **Konklusjon:**

En gjennomføring av forslagene i utredningen vil gi et klart skille mellom drift og forvaltning. Videre vil en smidig praktisering av losordningen og en kostnadsreduksjon for næringen fra dagens nivå på 750 mill. i årlige kostnader, til et beløp som kan ligge langt under denne summen virke positivt for sjøtransporten. Hva den endelige sluttsummen vil være, er vanskelig å estimere, da tallgrunnlag for de tiltakene som foreslås ikke er beregnet. Oslo Havn KF legger til grunn at det vil bli gjennomført en grundigere utredning av kostnadsbesparelser knyttet til de foreslåtte tiltakene. Vi mener også at den norske losordningen må vurderes i forhold til andre lands praktisering og finansiering. Det er også sentralt at en effektivisering av lostjenesten sees opp mot sjøtransportens konkurransekraft, og mot konkurrerende transportformer. Gitt at det er en ambisjon at mer gods fraktes på sjøen, så er reduksjon av losutgifter et middel for å nå dette målet.

Oslo Havn KF imøteser de tiltak som er foreslått i utredningen, og ser at en forenkling både for staten (Kystverket) og skipsfartsnæringen er positiv. Vi vil sterkt poengtere at de utredninger som foreslås igangsatt også blir iverksatt, da alle fakta rundt dages losordning må være styrende for hvordan losordningen skal innrettes i fremtiden.