

KS Bedrift Havn
Postboks 1378 Vika
0114 OSLO

16. September 2013

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO

Sak: 13/532-
Saksbehandler: Kim Ove Liaker

Hørings svar – NOU 2013:8 «Med los på sjøsikkerhet»

KS Bedrift Havn organiserer de sentrale transporthavnene langs kysten. Vi vil med dette hørings svaret gi våre kommentarer og innspill til NOU rapport 2013:8 «Med los på sjøsikkerhet».

Innledningsvis vil KS Bedrift Havn understreke at Kystverket utfører en svært viktig jobb og bidrar gjennom lostjenesten og andre komplementære tjenester og systemer å trygge sjøtransporten, farledene og miljøet langs norske-kysten. Samtidig mener KS Bedrift Havn at det er nødvendig å endre vilkårene for bruk av los og hvordan lostjenesten er organisert innenfor akseptabel risikoaksept. Vi mener dette er mulig med bakgrunn i den teknologiske utviklingen om bord i skipene, høyere utnyttelse av effektive landbaserte overvåkningssystemer og behovet for å ha en gjennomgang av effektiviteten i dagens los-organisering. Ut i fra tilbakemeldinger fra maritim sektor tyder det på at det er for strenge krav til bruk av los i mange sjøkorridorer i dag med den konsekvens at sjøtransporten blir unødvendig dyr og komplisert. NOU rapporten peker i så måte også på flere tiltak som kan bidra til en bedre bruk av losenes kompetanse for å styrke sjøtransporten sikkerhetsmessig og rapporten peker på effektiviseringsgevinster som bidrar til å redusere kostnadene ved bruk av los.

Losplikt

Når et skip blir pliktig å bruke los, og i hvilket farvann dette gjelder, er en viktig problemstilling i denne saken. Utgangspunktet for ethvert skip langs kysten er at kapteinen er ansvarlig for skipet, også de skip som har los om bord. En los er kun en rådgiver på broen, og må fortsatt være det.

KS Bedrift Havn stiller derfor spørsmål ved hvorfor det i NOU rapporten er lagt opp til losplikt ved fartøy over 70 meter? Dette er ikke en logisk grense ut i fra type skip som ferdes langs kysten. Det som ville vært et riktigere utgangspunkt er at skip på over 100 meter får losplikt. Skip under 100 meter bør kun ha losplikt om skipet ikke har de manøvreringsegenskapene som ansees nødvendig for å håndtere skipet effektivt i krevende farvann. Dette er det mulig å kartlegge via klassifiseringsselskaperes sertifikater, gitt at det er gjort faglige vurderinger av det enkelte farvann og hvilke kriterier for fartøys manøvreringsegenskaper som er best.

KS Bedrift Havn mener også det i større grad enn tidligere kan aksepteres mer bruk av støttesystemer og det som gjerne betegnes som fjernlosing fra trafikkstasjonene. Ledene inn f.eks Kristiansund, Trondheim og Sunndalsøra er åpne leder der losfrie korridorer under eventuell støtte fra fjernlosing er et godt alternativ til å ha fysisk los ombord. Med dagens navigasjonsinstrumenter ombord i skipene, og stadig bedre støttesystemer fra land, er dette fullt mulig. Det bør også vurderes om det skal opprettes flere påbudte trafikkseparasjonssoner for å kunne utvide en slik ordning. Det er i liten grad foretatt kartlegging av områder egnet for lemping av krav til losfritak eller farledsbevis, slik at kravene for bruk av los kan oppleves rigide og lite tilpasset renere farvann.

KS Bedrift Havn mener også at antall bemannede trafikkstasjoner bør reduseres for å kutte kostnadene til disse. I dag er det ikke operasjonell begrunnelse for operativ bemanning og organisering av trafikkstasjonene. Teknisk er det tilstrekkelig med en sentral og den kan like gjerne ligge i Vardø som noe annet sted i Norge. Mulighetene for å bygge et enda bedre fagmiljø, og redusere sårbarheten på personellsiden vil bli bedre. Dette må sees i sammenheng med nødvendige tiltak for økt sjøsikkerhet og lostjenestens organisering.

Forhaling av fartøy i havn

KS Bedrift Havn mener det på generelt grunnlag ikke bør være losplikt ved forhaling av skip i havn. Når et skip ligger til kai bør det være tilstrekkelig at kapteinen, eller styrmann om bord i skipet, i samarbeid med maritimt personale i havnene avgjør om skipet kan forhales eller ikke, og hvilke kriterier og tiltak som skal legges til grunn. Formelt mener KS Bedrift Havn at det er ansvarlig myndighet i havn som bør avgjøre om det er behov for los ombord eller bruk av taubåt ved forhaling eller ikke, normalt er havnekapteinen tillagt denne rollen.

KS Bedrift Havn mener det også er nødvendig å integrere retningslinjer for bruk av los i havnene i de lokale ordensforskriftene for kommunenes sjøområder.

Kostnader ved bruk av los

KS Bedrift Havn mener det i dag er for kostbart å bruke los. Grunnlaget for å drive mer effektiv losing gjennom dagens avtaleverk er dårligere enn det vi erfarer er tilfelle i andre nordiske land, og i tillegg har Norge naturgitte forhold og reiseavstander som gjør kostnadene høyere i enkelte landsdeler. For å kompensere for høye kostnader, særlig i Nord-Norge, bør det innføres statlig støtte til disse strekningene.

Avgiftsnivået for bruk av los er høyt og utgjør kanskje så mye som 60 prosent av de totale statlige avgiftene et skip betaler. NOU rapporten peker på flere forhold som vil bidra til å redusere kostnadene for rederier som bruker los. Dette er positivt og noe KS Bedrift Havn støtter oppunder.

Tilbringertjenesten er en vesentlig bidragsyter til kostnadsnivået for bruk av los. Vi mener det er grunnlag for en stor kostnadsmessig gevinst ved å konkurranseutsette denne delen, og i mange tilfeller kan offentlige og private havner tilby slik tjeneste som en synergi av dagens havnetjeneste og fartøyspark.

Statlig finansiering

Det er også viktig at skip som ønsker å bruke los, men som *ikke* har losplikt, ikke velger bort dette alternativet fordi kostnadene er for høye. Når staten stiller særlig strenge krav til sikkerhet så må staten i større grad akseptere statlige utgifter for å kompensere for næringens ulemper. Alternativ risiko for å frakte gods på vei vet vi er vesentlig høyere, men vil være konsekvensen av å redusere sjøtransportens konkurransekraft. Ved å subsidiere bruk av los, slik det gjøres i Sverige, vil terskelen for å ta ombord los reduseres. Statlig subsidiering av losene vil også bidra til en kostnadsreduksjon for alle som bruker los.

Krysssubsidiering

Dagens finansiering av lostjenesten innebærer at inntektene fra lostjenesten i Sør-Norge til en viss grad finansierer deler av lostjenesten i Nord-Norge. KS Bedrift Havn forstår at det for noen farleder kanskje ikke er mulig å ha en økonomisk bærekraftig lostjeneste i Nord-Norge, men da bør det være staten som dekker differansen mellom inntekter og kostnader, ikke skipstrafikken i Sør-Norge. Krysssubsidiering av lostjenesten er uheldig og «dekker over» reelle økonomiske forhold.

Organisering

I dag er lostjenesten underlagt Kystverket. Det betyr at Kystverket er de som formelt er med å legge premissene for bruk av los og de er arbeidsgiver for losene. Dette kan være en interessekonflikt som best kan løses ved å skille ut losene i eget uavhengig virksomhetsområde. På den måten skilles drift- og forvaltningsoppgaver, noe som er en styrke for lostjenesten og rederiene. Det gir også større tillitt til forvaltningen av regelverket.

KS Bedrift Havn mener losene fortsatt bør være statsansatte, men da enten i eget selskap eller som mest mulig nøytralt virksomhetsområde under Kystverket. Forvaltningsansvar og tilsynsfunksjoner bør vurderes lagt til Sjøfartsdirektoratet. Typisk for det siste er utstedelse av farledsbevis, lossertifikater og fartøysanalyser knyttet til sjøsikkerhet.

Tidligere hadde mange havner havnelos (kjentmann). Havnelosen fungerte som et alternativ til statens loser i havnen. Denne ordningen finnes fortsatt noen steder langs kysten, men rollen som havnelos er tatt ut av dagens loslov, noe som burde endres. Ordningen med havnelos bør kunne opprettholdes der det er tjenlig og der det lokale næringslivet og havnen mener det er et tilbud som er påkrevet for at havnen skal fungere på en effektiv måte. Mo i Rana og Vardø har gode erfaringer med havneloser og disse havnene kan fungere som rollemodeller for en havnelosordning som et alternativ til bruk av statlige loser. Begge havnene har et nært samarbeid med statslosene i dag.

Havnelosene har inngående kjennskap til havnen og de enkelte kaiavsnitt. Havnelosordningen er tidsbesparende for brukerne og mer kostnadseffektiv for denne type oppdrag, sammenlignet med bruken av statsloser. Skip som anløper havnen med statslos ombord fritas for bruken av havnelos, som da bestilles etter behov.

KS Bedrift Havn mener, som nevnt under kapittelet om kostnader, at det er riktig å konkurranseutsette tilbringertjenesten til losene. Dette er en tjeneste som til en viss grad utføres av private tilbydere i dag og KS Bedrift Havn mener dette kan gjennomføres langs hele kysten for å effektivisere alle ledd av lostjenesten. Havnene kan noen steder være aktuelle tilbydere av en slik tilbringertjeneste som en synergieffekt av egen virksomhet, og hvis de fartøy som tilbys tilfredsstiller de krav som etterspørres for slik virksomhet.

Bordingsfelt

NOU rapporten foreslår å flytte bordingsfeltet for innseilingen til Oslofjorden fra Store Færder til Bastøy. Dette er en endring KS Bedrift Havn støtter som et overmodent tiltak. Det foreligger ingen faglig begrunnelse for å opprettholde dagens losbordingsfelt, og det vil komme positive effekter for både ressursbruk av loser og en mer effektiv tilbringertjeneste. Det bør også vurderes om skipene kan få utvidet rådgivning fra trafikkcentraltjenesten. Det bør også vurderes om skipene kan fjernloses lengre inn fjorden for å ta om bord losene nord for Horten, for dermed å unngå en eventuell konflikt med fergetrafikken som krysser hovedinnseilingen mellom Moss og Horten.

Det er flere steder langs kysten det er mulig å avkorte strekningen det er losplikt på. En flytting av bordingsfeltet ved Grip fyr, lengre inn i fjorden, er et annet geografisk området som bør vurderes. Bordingsfeltene har gjerne en historisk opprinnelse fra den tiden skipene hadde dårligere navigasjonsinstrumenter. Nå som avansert teknologi er tatt i bruk i alle større skip bør dette tale for endringer av bordingsfelt i forbindelse med åpne innseilinger.

Farledsbevis

KS Bedrift Havn støtter forslaget om tredeling av farledsbevis gitt at det blir en gjennomarbeidet og helhetlig sertifiseringsordning.

Samtidig er KS Bedrift Havn skeptisk til om det er en praktisk god løsning til å knytte farledsbevisene til størrelsen på skipene alene. Som et grunnprinsipp ved tildeling av farledsbevis bør det ikke være vanskeligere å få farledsbevis enn det er å kvalifisere seg som los. Forvaltningen av ordningen med farledsbevis bør tillegges en mest mulig nøytral instans. Det bør også i større grad anvendes simulator i opplæringen slik at flere kan få godkjent farledsbevis raskere.

KS Bedrift Havn mener også at farledsbeviset bør følge personen og ikke skipet. I dag kan ikke en sjøoffiser ta med seg sertifikatet fra et skip til et annet ved skifte av rederi eller skip. Dette er et viktig prinsipp siden sjøoffiserer arbeider ombord i ulike skip.

Passasjerskip

I Oslofjorden ble lokale charterskip pålagt å bruke los selv om sjøoffiserene om bord var kvalifisert for å føre skipene og de kjenner farvannet skipene går i godt. KS Bedrift Havn forstår at det må være strengere retningslinjer for bruk av los om bord i passasjerskip, men det er viktig å ha en fornuftig vurdering av hvilke skip som pålegges bruk av los. Eksempelet fra Oslofjorden viser at losplikten gikk for langt.

Det er også et viktig prinsipp at passasjerskip uten passasjerer om bord likebehandles med andre skip.

Fiskeri

KS Bedrift Havn mener at praktiseringen av losplikt overfor fiskeribåter må gjøres med stor grad av klokskap. Dette er ofte fartøy med skippere som har særs god kjennskap til kystområdene de ferdes i og har mannskap ombord som normalt kjenner sitt farvann svært godt. Risikoen er derfor generelt mye lavere enn hos andre brukere av kysten. Samtidig er det fiskeribåter som skal inn til havn med behov for los, det bør derfor være losplikt for fiskebåter over 1000 br tonn, så kan det heller vurderes om de kan innvilges dispensasjon etter for eksempel fem anløp.

KS Bedrift Havn ser frem til videre dialog med Fiskeri – og kystdepartementet om det regelverksarbeidet og endringer i losloven.

Vennlig hilsen


Bjørg Ravlo Rydsaa
Direktør


Pia Farstad von Hall
Fagleder, havn

