



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO

Deres ref.

Arkiv/Saksnr.
137/12/00165-14

Oslo
16. september 2013

KMO
3334

HØRING - NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet - losordningens omfang, organisering og regelverk

1. Innledning

Det vises til høringsbrev av 6. juni 2013 med frist for å inngi høringssvar innen 16. september 2013.

Norges Rederiforbund (NR) mener det er svært viktig at Fiskeri- og kystdepartementet (FKD) har tatt initiativ til en revisjon av gjeldende loslov med forskrifter og at departementet tar på alvor næringens behov for en snarlig endring av vesentlige rammevilkår. NR vil fremheve viktigheten av at vi raskt får på plass en moderne og effektiv loslov som speiler dagens teknologiske utvikling og som vil legge til rette for mer transport av gods til sjøs. Norge står overfor en vekst i godstrafikken hvor det er avgjørende at sjøtransporten tar en vesentlig del av økningen.

Vårt utgangspunkt er at sjøtransporten er en sikker transportform. 90 prosent av verdens varehandel fraktes på kjøll. Skipsfarten er en forutsetning for verdens varebytte. Norge har over 100.000 havneanløp hvert år. I fjor ble det rapportert om grunnstøtinger, det vil si alt fra berøring av sandbunn uten skader til større hendelser - ved 0,1 prosent av disse anløpene. Av disse hendelsene er svært få knyttet til norske skip i utenriksfart. Seilaser foregår med andre ord uten den aller minste hendelse i 99,9 prosent av tilfellene. Rederiene er opptatt av at sikkerhetskravene til sjøs skal være høye av hensyn til menneskene og miljøet de ferdes i, og av hensyn til verdiene om bord. Sjøtrafikken har i løpet av få år gjennomgått store endringer i takt med den teknologiske og digitale utviklingen. Overvåkningssystemene er blitt bedre, papirkartene erstattet av digitale oppdaterte kart og flere typer kommunikasjons- og navigasjonshjelpemidler er nå tilgjengelige. Navigatørenes kompetanse har økt i takt med den samme utviklingen. Behovet for los har derfor endret seg over tid, og vi mener at det er nødvendig at utviklingen av lostjenesten reflekterer den teknologiske utviklingen.

NR har vært representert i losutvalget ved adm. direktør i Misje Rederi, Nils Magne Fjereide.



2. Kommentarer til de ulike kapitlene

Høringsinstansene er særlig bedt om å kommentere på utvalgets anbefaling om ny farledsbevisordning, lospliktens saklige og geografiske virkeområde, samt å gi innspill til lostjenestens organisering.

2.1 Lospliktens saklige grense

Losutvalget har gått inn for å beholde dagens lospliktgrense på 70 meter under henvisning til at man ønsker å opprettholde kontroll med en gruppe fartøyer som ellers vil kunne seile fritt inn i norske farvann. NR er i utgangspunktet av den oppfatning at 90 meter ville ha vært en hensiktsmessig grense ettersom det ikke er store forskjeller i manøvreringsegenskaper mellom fartøy på 70 meter og opp til 90 meter. Sammenholdt med den teknologiske utviklingen som har funnet sted, er NR enig med losutvalgets mindretall i at grensen kunne ha blitt flyttet til 90 meter uten at dette ville fått en negativ effekt på det samlede risikobildet.

NR har likevel valgt å stille seg bak utvalgets flertall som går inn for en tredelt farledsbevisordning hvor de minste fartøyene får lettelser i form av et forenklet farledsbevis (klasse 3), samt fritak fra losberedskapsavgiften. En slik løsning ivaretar myndighetenes behov for sikkerhet og kontroll, samtidig som de minste fartøyene stimuleres til å øke kunnskapsnivået om bord. En tredelt farledsbevisordning vil dessuten tilgodese de mest erfarne navigatørene som skal kunne føre skip som er større enn maksimumsgrensen på 150 meter, samt likestilles med los i farleder med lokale begrensninger.

2.2 Tredelt farledsbevis


2.2.1 Innledning

NR mener at det må tilrettelegges for økt bruk av farledsbevis. Ved innføring av en tredelt farledsbevisordning, må formålet være å få på plass en sikker og brukervennlig ordning hvor navigatører som jevnlig anløper norske havner, tilegner seg det ønskede kunnskapsnivået for å kunne føre skipet trygt i havn. Farledsbevis dokumenterer den nødvendige kunnskap og kjennskap som kreves for den aktuelle farled det er utstedt for. Farledskunnskap anser vi som uavhengig av skipslengde, skipstype og type last. Navigatører med farledsbevis for aktuell farled vil føre fartøyet like sikkert som navigatører under veiledning av los. For at ordningen med tredelt farledsbevis skal bli en suksess, er det helt avgjørende at den tilrettelegges slik at rederiene opplever at det både er attraktivt og nyttig å trene opp sine navigatører til å ta farledsbevisprøve i stedet for å benytte los. NR vil på denne bakgrunn anmode departementet om en endelig utforming av ordningen som sikrer at den er tilgjengelig, lett forståelig og ubyråkratisk.

Farledsbevis klasse 3

Farledsbevis klasse 3 er foreslått å gjelde for fartøy opptil 100 meter hvor farledsbeviskandidaten har gjennomført godkjent kurs i ECDIS. Skipet kan ikke ha tungolje eller farlig eller forurensende last om bord. NR støtter ikke forbudet mot tungolje. Det er kun ett annet område i verden med forbud mot tungolje, Antarktis, og et forbud langs norskekysten fremstår som uforholdsmessig så lenge skillet mellom farledsbevis klasse 3 og 2 er så lite.

Krav til fartstid vil bli det samme som dagens krav om ett års fartstid eller seks inn- og utpassinger. Det vil således ikke bli lettere å kvalifisere seg til farledsbevis klasse 3 enn klasse 2 som vil gjelde for skip opptil 150 meter, jfr. dagens ordning. Den eneste forskjellen



er å finne i at en navigatør kan få farledsbevis klasse 3 uten å gå opp til farledsbevisprøve med los. Det forutsetter imidlertid at rederiet har etablert en assessorordning hvor rederiene selv sørger for et egnet opplæringsprogram og en egenutsjekk hvor ansvaret for at erfaringskravene blir oppfylt flyttes over på rederiet.

Det nærmere innhold i assessorordningen er noe uklart. Utvalget foreslår at rederiet må benytte en godkjent opplæringsplan og viser til at det er naturlig å ta utgangspunkt i dagens opplæringsplan for kadettfarledsbevis. NR forutsetter at man da ikke har ment å inkludere kravet om kurs i kystnavigasjon som er tatt inn i kadettfarledsbevisordningen for å tilfredsstillе mangel på fartstid. På vegne av våre medlemmer, ber vi om en avklaring av vilkårene for assessorordningen og fremhever i den anledning at ordningen må gjøres ubyråkratisk dersom den skal kunne fungere etter sin hensikt.

Når det gjelder godkjenningen av hvem som kan bli assessor, er det viktig at den bygges opp slik at den ikke hindres av praktisk tilgjengelighet på godkjenningskompetanse fra myndighetenes side. NR forutsetter at assessorene skal godkjennes av Kystverket sentralt og ikke av losoldermennene, ref. punkt 2.5.

2.2.2 Farledsbevis klasse 2

Farledsbevis klasse 2 tilsvarer dagens ordning for fartøy opp til 150 meter. Utvalget foreslår at det innføres representative farledsbevisprøver over hele landet, hvilket innebærer en endring for kysten mellom svenskegrensen og Jærens rev. En slik samordning er en stor forbedring som er viktig for næringens tiltro til et uhildet system. I tillegg foreslår utvalget at norskekysten deles inn i 5-6 områder hvor man skal kunne ta farledsbevisprøve for hele området. NR ser svært positivt på at det innføres en enhetlig praksis i hele landet og at lokale myndigheter ikke egenhendig skal kunne kreve at kandidaten går opp til prøve i hver enkelt farled.

Departementet bør også vurdere om det kan være hensiktsmessig å åpne for bruk av assessorordningen for klasse 2.

2.2.3 Farledsbevis klasse 1

NR støtter også innføringen av en farledsbevisklasse for erfarne navigatører hvor farledsbevisinnehaveren gis utvidede rettigheter for skip over 150 meter og i farvann med lokale begrensninger. Utvalget foreslår at navigatøren må ha forestått navigeringen ved minst tolv inn- og utseilinger i det aktuelle farvannet i løpet av de siste tolv månedene, alternativt tre års effektiv fartstid langs norskekysten. Meningen er at kun de mest erfarne navigatørene vil ha så mye fartstid og at ordningen skal være forbeholdt noen få. NR stiller seg kritisk til en så høy grense som tolv inn- og utseilinger. De fleste navigatører seiler på et 1:1 system, hvilket innebærer at de er seks måneder om bord og at de har seks måneder fri i løpet av en 12 måneders periode. For skip som seiler i rute langs kysten, vil rederiets seilingsmønster føre til at navigatørene vil få problemer med å tilfredsstillе fartstidskravet. Samtidig vil dette ofte være svært erfarne navigatører som i aller høyeste grad vil egne seg for klasse 1. NR mener derfor at kravet må senkes til åtte inn- og utseilinger for at det skal kunne treffe gruppen det er ment å gjelde.

Det samme gjelder kravet til vedlikehold av kompetansen som utvalget foreslår å sette til anløp hver 14. dag. Det er imidlertid ikke klart hva den gjennomsnittlige frekvensen relaterer seg til – skipets anløp eller antall anløp for den enkelte farledsbevisinnehaver. Dersom frekvensen relaterer seg skipets anløp, vil kravet være mulig å tilfredsstillе, men ikke dersom kravet relaterer seg til den enkelte farledsbevisinnehaver. NR har kontaktet våre



medlemsrederier og det er ingen av respondentene som kan tilfredsstillende kravet dersom det knytter seg til farledsbevisinnehaveren. Vanlig anløpsfrekvens for rederier med faste seilingsmønstre, er ca. 2,5 anløp per måned per skip til samme havn eller i samme farled.

Det er heller ikke klart hvor anløpene skal være og om det holder med ett anløp per 14. dag i området farledsbeviset gjelder for.

En klargjøring av disse spørsmålene er helt nødvendig før man implementerer en tredelt farledsbevisordning.

I motsetning til klasse 2 og 3 forutsetter losutvalget at det skal gjennomføres ny prøve i hver led det søkes farledsbevis for. Mange av navigatørene som ordningen vil gjelde for, hadde tidligere rett til å seile langs hele norskekysten og NR vil derfor anbefale at representative prøver også benyttes for farledsbevis klasse 1 som nettopp retter seg mot svært erfarne navigatører.

Utvalget anbefaler at søknad om farledsbevis klasse 1 enkeltsaksbehandles, jfr. dagens dispensasjonsordning. Både vurdering og vedtak må i så fall fattes av Kystverket / forvaltningen og ikke av losoldermennene, ref. våre merknader til lostjenestens organisering under punkt 2.5 nedenfor.

2.2.4 Simulator

NR støtter forslaget om å utvide muligheten til å oppfylle deler av fartstiden (50 prosent) ved bruk av simulator, samt gjennomføring av farledsbevisprøver i simulator. Kystverket har hatt et pågående prosjekt det siste året som har vist at simulator er et egnet virkemiddel for å oppnå den nødvendige sikkerhet til sjøs.

2.2.5 Lokale begrensninger og DNVs risikomodell

Avslutningsvis ønsker NR å trekke frem losutvalgets anbefaling om å gi erfarne navigatører tilbake de rettighetene de hadde før endringen av lospliktforskriften 1. januar 2011. En rekke navigatører ble på dette tidspunkt fratatt retten til å seile uten los i farvann hvor de hadde seilt i årevis, uten at innstramningen var gjenstand for høring eller annen konkret risikovurdering. Se innstillingens punkt 10.5.

NR vil anmode departementet om å gi etablerte rettigheter tilbake til gjeldende gruppe.

DNVs risikomodell for vurdering av særskilte begrensninger i en rekke farleder, er omtalt flere steder i innstillingen. NR er som kjent svært kritisk til risikomodellen, ref. vårt høringssvar til Kystverket av 28. juni 2013 vedrørende «Spesielle vilkår og begrensninger for bruk av farledsbevis».

NR stiller seg bak losutvalgets anbefaling om at særskilte lengdebegrensninger i alle tilfeller må fastsettes i samråd med næringen.

2.3 Lospliktens geografiske grense

NR støtter opprettholdelse av en generell losplikt innenfor grunnlinjen. Dagens ordning er enkel, oversiktlig og lett og forholde seg til for både næring og forvaltning. Losplikten skal imidlertid bygge på en grunnleggende sikkerhetstilnærming og det er avgjørende at losplikten ikke favner videre enn nødvendig. Både Sjøtransportalliansen og KS Bedrift Havn har fremmet forslag om konkrete utvidelser av lospliktfriske områder, samt geografisk flytting



av flere losbordingsfelt lenger inn i leden. Det er i dag åpnet opp for noen lospliktfriske korridorer og områder langs kysten, men det synes ikke å ha blitt satt en nasjonal standard knyttet til innføring av lospliktfriske områder innenfor grunnlinjen. Det er helt nødvendig å løfte blikket og foreta en ensartet risikovurdering av hele kysten og fjerne losplikten i områder hvor farvannet ikke nødvendiggjør bruk av los.

2.3.1 Flytting av losbordingsfeltet i Oslofjorden

Et eksempel på dårlig sammenheng i systemet er losbordingsfeltet i Oslofjorden. I løpet av de siste årene har Kystverket innhentet flere rapporter fra DNV som alle konkluderer med at det er sikkerhetsmessig forsvarlig å flytte losbordingsfeltet fra Færder til Bastøy. Rapporten fra 2002 angir en todelt løsning hvor det opprettholdes et bordingsfelt lenger ute i fjorden for blant annet den del av skipstrafikken som skal til Slagentangen. Til tross for entydige konklusjoner om at losbordingsfeltet kan flyttes til Bastøy, har ingenting skjedd. Næringen fortsetter å betale for los i et område hvor skipene kan navigere uten at det skaper sikkerhetsmessige utfordringer. Det er verdt å merke seg at losbordingsfeltet ble lagt til Færder i seilskutetiden fordi dette var første landkjenning. Det ligger altså rent historiske årsaker til grunn for bordingsfeltets lokalisering. Dagens lokalisering av bordingsfeltet ved Færder ligger i åpent farvann og store deler av innkommende skipstrafikk må i praksis krysse leden for å ta om bord los. En flytting til Bastøy ville redusert losingstiden slik at losen kunne loset skip både inn og ut leden uten å komme i strid med hviletidsbestemmelsene – såkalt returlosing. Dagens system fører til at losen kun kan lose én vei og at det må kalles ut to losere i stedet for én dersom det er skip som trenger los i motsatt retning.

NR støtter utvalgets anbefaling om å flytte losbordingsfeltet i Oslofjorden, men vi merker oss at utvalget viser til at flytting av losbordingsfeltet i Oslofjorden også må vurderes etter naturmangfoldsloven kap. II på grunn av Færder nasjonalpark utenfor Nøtterøy og Tjøme. Utvalget innfører her et tilleggskriterium som ikke benyttes ved lokalisering av losbordingsfelt ellers i landet. Man kan også stille spørsmål ved hensiktsmessigheten av å ha et losbordingsfelt midt inne i en nasjonalpark, slik tilfellet er i dag. Dersom losbordingsfeltet flyttes til Bastøy vil trafikken gå utenom nasjonalparken og NR har vanskelig for å se bakgrunnen for at naturmangfoldsloven skal vurderes særskilt dersom bordingsfeltet flyttes ut av nasjonalparken. Det må derimot antas at det vil være en fordel for farvannet utenfor Tjøme om hovedtrafikken ledes utenfor dette farvannet. Lokalpolitiske ønsker om å opprettholde en losstasjon på Hvasser, kan ikke føre til at næringen skal fortsette å bære store utgifter som kunne ha vært unngått. Dette blir ekstra uforståelig med bakgrunn i at det ikke er sikkerhetsmessige vurderinger som ligger til grunn for å videreføre losbordingsfeltet der det ligger i dag.

2.3.2 Losplikt ved forhaling i havn

NR støtter utvalgets anbefaling om at korte og sikkerhetsmessig uproblematisk forflytninger i havn unntas losplikt. Vurderingen av hva som er en sikkerhetsmessig uproblematisk forflytning, må foretas av kapteinen, slik utvalgets flertall foreslår. Kapteinen er den som kjenner skipet best og vil være den beste til å foreta en korrekt risikovurdering i forbindelse med selve forflytningen. Risikoen for grunnstøting og kollisjon er svært lav ved forhaling i havn og det er i hovedsak kontakt med kai e.l. som kan forekomme. Kontakt med kai e.l. er svært kostbart for rederiene og det er all grunn til å anta at rederiene vil styrke brobemanningen og sørge for en sikker forhaling i havn.



Mindretallets anbefaling (Fosse) om å innføre en grense på 120 meter, er ikke begrunnet nærmere og bør ikke legges til grunn dersom man har en målsetning om kun å bruke los «der det er særlig sikkerhetsmessig begrunnet», ref. innstillingens punkt 2.3 side 13.

2.4 Farlig gods

NR fastholder sitt innspill til losutvalget som er referert i innstillingens punkt 9.2.3.1 hvor det fremkommer at både NR og Sjøfartsdirektoratet stiller spørsmål ved behovet for strengere regulering på dette området enn for andre fartøy. Kjemikalieflåten er eksempelvis underlagt strenge internasjonale reguleringer som reduserer risikoen både for hendelser og eventuelle konsekvenser.

Før endringen av lospliktforskriften 1. januar 2011 var kun fartøy med særlig farlig og/eller forurensende last alltid lospliktige. Dette endret seg betydelig med innføringen av MARPOL i forskriften som medførte at stoffer som tidligere ikke var regnet som farlig og forurensende nå ble omfattet av særskilte lengdebegrensninger.

Når det gjelder innehavere av farledsbevis klasse 1, vil NR anmode om at disse også får anledning til å føre skip med farlig og forurensende last med farledsbevis til de aktuelle havnene de seiler fast på.

2.5 Organiseringen av lostjenesten

Organiseringen av lostjenesten er et av de viktigste temaene i denne høringen. Valg av modell vil få avgjørende betydning for praktiseringen av reglene som foreslås endret.

Utvalget konkluderer med at dagens organisering har flere åpenbare svakheter og at den innebærer en uheldig sammenblanding av forvaltningsoppgaver og operativ drift. Utvalget mener derfor at lostjenesten må omorganiseres for å sikre tjenesten nødvendig legitimitet blant brukerne. Uklare styringslinjer og store lokale variasjoner har bidratt til å svekke næringens tiltro til lostjenesten og NR har tatt til orde for å organisere lostjenesten i et eget statsforetak (alternativ 2). Et statsforetak vil sikre tilstrekkelig uavhengighet for lostjenesten, gi større åpenhet rundt kostnadene og sikre at næringen ikke betaler for rene forvaltningsoppgaver gjennom losavgiftene. Organisering som statsforetak vil også sikre nødvendig brukermedvirkning fra næringen gjennom representasjon i styret. Historisk er dette en kjent modell i Norge. I losloven av 1. juli 1948 ble det for første gang opprettet et sentralisert Losdirektorat som ble ledet av et losstyre hvor tre av syv styremedlemmer var representanter fra skipsrederne. Denne ordningen varte frem til opprettelsen av Kystdirektoratet i 1974 hvor Fyrdirektoratet, Havnedirektoratet og Losdirektoratet ble fusjonert. Brukermedvirkning og medbestemmelsesrett er etter NRs syn både nødvendig og naturlig i et system som i dag finansieres fullt ut av brukerne.

Utvalget påpeker i innstillingen at brukermedvirkning forutsettes ivaretatt uansett valg av organisasjonsmodell, men det skisseres ingen konkrete forslag til hvordan dette skal fungere. Vi må derfor anta den mest effektive modellen hvor næringen faktisk får være med å påvirke morgendagens lostjeneste, er Agenda Kaupangs alternativ 2 – statsforetak.

2.6 Losavgiftssystemet

NR støtter utvalgets anbefaling om å se nærmere på endringer i fordelingen av avgiftsprovenyet mellom losingsavgift og losberedskapsavgift.



NR støtter videre utvalgets anbefaling om at staten bør bære den delen av losingsavgiftene som i dag går med til å dekke den betydelige krysssubsidieringen mellom landsdelene. Dagens fordelingsmodell bygger på distriktspolitiske hensyn, og det er hverken rimelig eller naturlig at næringen skal betale for en obligatorisk ordning som ivaretar andre hensyn enn de rent markedsmessige.

Dersom man skal få gjennomført en økning av sjøtransportens andel av den totale godstransporten, må næringens rammevilkår bedres. I motsetning til vei og jernbane, dekker sjøtransporten i praksis nær sagt alle kostnader knyttet til trafikkavviklingen til sjøs. I Sverige dekker næringen kun 73 prosent av losavgiftene og NR anbefaler at departementet innfører for en liknende provenyfordeling i Norge. Det kan oppnås ved at deler av losberedskapsavgiften dekkes over det årlige statsbudsjettet.

NR støtter forslaget om å fjerne losberedskapsavgiften for fartøyer som kvalifiserer for farledsbevis klasse 3.

2.7 Tilbringertjeneste og losformidling

NR støtter utvalgets forslag om konkurranseutsetting av tilbringertjenesten og sammen slåing av losformidlingsentralene. Dette er viktige effektiviseringstiltak som kan bidra til å redusere lostjenestens stadig økende kostnadsutvikling.

2.8 Arbeidsgiveransvar los

Avslutningsvis ønsker NR å fremheve utvalgets anbefaling om at det opprettes et utvalg som skal se nærmere på fordelingen av arbeidsgiveransvaret mellom rederiene og staten for tjenestefeil begått av loser under losing. Dagens ansvarsforhold stammer fra en tid før skadeerstatningslovens bestemmelser om arbeidsgiveransvar ble innført og harmonerer ikke med statens arbeidsgiveransvar på noen andre rettsområder. En nærmere gjennomgang av rettskildene viser at ansvarsfordelingen trolig ikke ville ha blitt det samme dersom man hadde foretatt en revisjon av regelen i dag. Disse reglene har stor betydning for våre medlemsrederier som senest i år har blitt påført store kostnader etter at et skip gikk på grunn pga. en klar tjenestefeil hos losen som var om bord. Etter vår vurdering er det ingen rimelighet i at rederiet skal holdes ansvarlig for tjenestefeil eller skader som følge av losens yrkesutøvelse. For nærmere detaljer omkring problemstillingen, vises til notat av 4. februar 2013 til losutvalget fra Norges Rederiforbund, som også ligger vedlagt dette høringsvaret.

NR bidrar gjerne med kompetanse og erfaring inn i et slikt utvalg og det anmodes om at utvalget opprettes raskt.

Med hilsen
Norges Rederiforbund
Kristin Mørkedal
(Sign.)

Vedlegg

Kystverket Vest
Senter for los og VTS
Postboks 1502
6025 Ålesund

Deres ref.
2011/5297-7

Arkiv / Saksnr.
10/00976

Oslo
28. juni 2013

KMO
KMO00070

Høring av utkast til nye "Spesielle vilkår og begrensninger for bruk av farledsbevis"

1. Innledning

Norges Rederiforbund (NR) har følgende bemerkninger til høring om utkast til spesielle vilkår og begrensninger for bruk av farledsbevis.

Kystverket har innhentet en rapport fra Det Norske Veritas (DNV) hvor DNV foretar en risikoanalyse av 19 utvalgte farleder. Analysen er gjennomført i to faser hvor rederinæringen og losvesenet har deltatt i to workshops (referansegruppe). Rederinæringen hadde opprinnelig tre representanter i referansegruppen, men antallet ble utvidet til seks stykker på siste workshop hos DNV. Til sammenlikning hadde losvesenet åtte representanter gjennom hele prosessen og det er grunn til å tro at sammensetningen har bidratt til å påvirke DNVs analyse som bygger på utpregede skjønnsmessige parametere, ref. rapportens egne bemerkninger side 4, tredje siste avsnitt.

NR vil fremheve at vi er positive til utvidelsene som foreslås og setter stor pris på at Kystverket har tatt tak i utfordringene rundt de særskilte lengdebegrensningene. Næringen er avhengig av at myndighetene fastsetter et smidig og fornuftig risikonivå som legger til rette for at gods blir fraktet sjøveien i stedet for på land. Kystverket har i første omgang kun bedt høringsinstansene om å ta stilling til utvidelsene av lengdebegrensningene i 11 farleder. Samtidig ser vi at det er nødvendig å se nærmere på risikomodellen som de foreslåtte utvidelsene bygger på. DNVs risikomodell vil trolig danne grunnlaget for alle fremtidige utvidelser og innskrenkninger og det er således nødvendig å foreta en kritisk analyse av metoden før den implementeres av myndighetene. Selv om rapporten som sådan ikke er på høring har vi i det følgende likevel valgt å kommentere det vi vurderer som vesentlige svakheter i rapporten.

2. DNV risikomodell

a) Svakheter ved risikomodellen

Ifølge DNVs risikomodell skal risiko defineres som produktet av sannsynligheten/frekvensen (F) og konsekvens (K). DNV har blant annet sett nærmere på farledens bredde, lysforhold,

værforhold, trafikketetthet, sårbarhet for miljøet, potensiell utslippsmengde mv. Ved å sammenstille de ulike parameterne, har DNV bygget opp et matematisk system som kalkulerer hvilken risikogruppe den enkelte farled hører under. En matematisk modell som bygger på et betydelig innslag av subjektive ekspertvurderinger vil alltid stå i fare for å miste den nødvendige helheten av syne. Dette er svært uheldig og NR har blant annet følgende innvendinger mot risikomodellen:

- *Definisjonen av trangt farvann:*

NR er ikke enig med DNV i grensedragningen mellom trangt og åpent farvann. Næringen mener DNV har lagt seg på et altfor konservativt nivå når det tas utgangspunkt i at 1 nautisk mil er åpent farvann med lav risiko, mens 0,5 nm er trangt farvann med høy risiko. Mange norske farleder er ca. 0,5 nm brede og valg av skjæringspunkt får derfor store konsekvenser i påvirkningen av endelig risikonivå. 0,5 nm utgjør ca. 900 meter, hvilket ikke kan defineres som spesielt trangt. DNV har ikke tatt hensyn til skipenes lengde i vurderingen av hva som er trangt, ei heller om leden er langgrunn eller om det er god dypgang helt inntil land. Næringen vil anslå at skjæringspunktet bør settes rundt 0,2-0,3 nm for et skip på 150 meter. For et skip på 100 meter må skjæringspunktet settes lavere.

- *Bakgrunnsbelysning:*

NR stiller seg videre undrende til vurderingen av bakgrunnsbelysning i risikomodellen. Bakgrunnsbelysning blir trukket frem som spesielt negativt for Måløy og Florø. Det er mulig at dette er gjeldene ved seilas inn til Florø. Bakgrunnsbelysningen er derimot positiv i forbindelse med seilas forbi Måløy og bakgrunnsbelysningen gir bedre lys i leden. Ved seilas forbi Florø er det ingen sjenerende bakgrunnsbelysning.

- *Skipenes beskaffenhet:*

Skipenes lengde og beskaffenhet blir ikke vurdert i risikomodellen ettersom egenskapene varierer fra fartøy til fartøy. Manglende analyse av skipenes egenskaper fører imidlertid til at man hele tiden må legge seg på laveste nivå for å være på den sikre siden. En differensiering ville blant annet ha vært svært relevant i forhold til skip som tilfredsstillt nye krav til drivstofftanker som ble introdusert i 2007 (§ 12 A i MARPOL konvensjonens vedlegg 1).

- *Drivstoff:*

Risikomodellen hviler som nevnt på $(F) \times (K)$ hvor høy miljøfølsomhet får stor innvirkning på om farleden klassifiseres med medium/høy risiko. DNV bygger på en forutsetning om at utslippsmengden av bunkersolje og dermed miljøfølsomheten øker jo lengre skipet er. I vurderingen av skadepotensialet skilles det imidlertid ikke mellom ulike typer drivstoff og NR savner en problematisering av skadepotensialet for skip som går på naturgass. Nok en gang legger risikomodellen seg på strengeste nivå og tar ikke hensyn til at faren for forurensning av sjøen i praksis ikke vil være tilstede for en økende andel skip.

- *Risikofaktorene ved bruk av los:*

DNV tar utgangspunkt i at det alltid vil være en fordel å ha los om bord fordi det styrker brobemanningen. Når man ser nærmere på de alvorlige ulykkene de seneste årene har imidlertid en rekke av disse vært med los. NR savner en analyse av om uklar kommandostruktur, kommunikasjonssvikt, manglende kunnskap om skipets utrustning og manøveregenskaper mv. bør vektas inn i risikomodellen.

- *Antall ulykker:*

Hovedkonklusjonen om at det er størst risiko for navigasjonsulykke i Florø, Skatestraumen, Måløysundet og Sarpsborg viser, etter næringens mening, at modellen har sine svakheter. Den største risikodriveren for antall navigasjonsulykker er mengden skipstrafikk, dvs. utseilt

distanse. I lys av dette, samt hensyntatt antall faktiske ulykker de siste årene, virker det intuitivt galt at ikke Florø, Skatestraumen, Måløysundet og Sarpsborg blir kategorisert lavere når Oslofjorden blir klassifisert med moderat risiko.

b) Anvendelsen av risikomodellen

DNV bygger på en forutsetning om at losen har bedre kompetanse til å ta et skip inn i lospliktig farvann enn en navigatør med farledsbevis. Bakgrunnen for DNVs utgangspunkt er at minimumskravene for å bli los er strengere enn minimumskravene for å få farledsbevis. DNV legger i sin analyse liten eller ingen vekt på at skipsførers farledsbevis gjelder for det aktuelle skipet og at han kjenner fartøyet langt bedre enn losen. Dette er et parameter som burde ha vært vektet inn i modellen (ref tabell 16 og 17 på side 46 og 47).

Norges Rederiforbund vil presisere at vi ikke deler rapportens samlede vurderinger når det gjelder gjennomgang av risikoparametere og forskjell mellom los og farledsbevis. Til støtte for at det må være et skille mellom farledsbevis og los, velger DNV å sammenlikne minimumskravene for å få farledsbevis og med minimumskravene for å bli los. Dette gir ikke et dekkende bilde av den reelle kompetansen til farledsbevisinnehavere. Feil premisser på dette punktet fører til konklusjoner knyttet til risikovurderinger som etter vår vurdering systematisk diskrediterer kompetansen til farledsbevisinnehavere uten at det reelt sett grunnlag er for det. Vi vil i den sammenheng understreke at forskjell i minimumskrav ikke nødvendigvis fører til forskjell i reell risiko. I realiteten vil ikke en fersk 2. styrmann føre skip i trange farvann og inn til havn alene. I vanskelige farvann og inn/ut av havn vil kapteinen selv være på broen for å føre skipet. Rederiene sender heller ikke en styrmann til farledsbevisprøve før de mener han har kompetanse nok og kan farvannet godt nok, i og med at dette koster både tid og penger. Etter vår vurdering speiler ikke rapporten den reelle kompetansen på broen og analysen til DNV mister mye av sin relevans.

DNV viser til at minimum seilingstid for å bli los er 36 måneder, mens minimumskravet for å få farledsbevis kun er 12 måneder. Hvis man ser på seilingstiden etter at man har kvalifisert seg til los / farledsbevis, vil farledsbevisinnehaveren i praksis opparbeide seg langt mer effektiv seilingstid enn losen. En farledsbevisinnehaver vil normalt være 12 timer på broa per vakt, mens losen kun vil være til stede 1-2 timer. Denne forskjellen bør vektas i farledsbevisinnehaverens favør og veie opp for ulikheten i grunnkravene.

Det problematiseres heller ikke at losene i løpet av disse 36 månedene skal bygge opp kompetanse til å føre mange forskjellige skip, mens farledsbeviset gjelder for det aktuelle skipet. Skipsføreren har derfor lenger erfaring i å seile med det aktuelle skipet / skipstypen når han går opp til farledsbevisprøven.

Til tross for at DNV peker på at nyutdannede navigatører har grunnlag for å søke dekksoffiser klasse 3 (D3) etter endt fagskole/høyskole, legger de til grunn at minimumskravet for å ta farledsbevis er D4 sertifikat og at farledsbevisinnehaverens kompetanse må vurderes ut fra kompetansen til en navigatør med D4 sertifikat. NR savner her en analyse av hvor mange farledsbevisinnehavere som kun tilfredsstillers minimumskravene.

Norges Rederiforbund konstaterer at DNV har endret tilnærming til konsekvensene av risikovurderingene vesentlig fra de signaler som ble gitt i forbindelse med den foreløpige rapporten etter workshop nr. 2 og frem til endelig rapport. I den foreløpige rapporten ble det lagt opp til et regime hvor bruk av farledsbevis i farleder med høy risiko får en reduksjon på

12,5 % av hva losen kan ta inn. Til sammenligning er det i den endelige rapporten lagt opp til en «trinnbasert» modell som, så vidt vi kjenner til, ikke kommer som følge av innspill fra workshopen. Modellen som legges til grunn er nå basert på «Fartøysbegrensninger for loser med begrenset sertifikat» og lengdestegene som er gitt i denne. For høyrisiko farleder foreslås grensen for ordinært farledsbevis å ligge to steg under losgrensen. Med en losgrense på 170 m og høyrisiko farled, vil grensen for ordinært farledsbevis bli satt til 105 m. Dette tilsvarer en reduksjon på hele 38,2 % i forhold til hva losen kan ta inn. Vi finner det svært vanskelig å forstå bakgrunnen for denne endringen i tilnærming til modell som har funnet sted i forbindelse med avgivelse av endelig rapport.

NR finner ikke at det kan oppstilles en kvalitativt god begrunnelse for at farledsbevisinnehaver skal måtte gå ett trinn ned i farleder med alminnelig eller lav risiko. Risikonivået i farleden er i disse tilfellene vurdert som lav/alminnelig og farledsbevisinnehaver må sies å være like kompetent som losen til å ta skip inn i den aktuelle farleden. I farleder med høy risiko, vil det etter vår vurdering være en mer rimelig avveining av risikoforholdene at farledsbevisinnehaver må gå ett skritt ned i forhold til losen.

I lys av de forhold som er nevnt ovenfor, er det vår vurdering at modellen som Kystverket indikerer at de vil basere vurderingen av de øvrige farledene på, har betydelige svakheter. Vi ber om at Kystverket foretar en revisjon av modellen før den benyttes som grunnlag for fastsettelse av nye særskilte begrensninger. Vi vil understreke behovet for at Kystverket i det videre legger opp til en prosess der næringen får uttale seg om de vurderingene som gjøres i forhold til den enkelte farled. Dette kan ivaretas ved at representanter for næringen deltar i farledsgjennomgangen eller ved at konklusjonene av gjennomgangen blir gjenstand for høring.

Avslutningsvis vil vi påpeke at når det gjelder erfarne navigatører som er blitt fratatt rettigheter etter innføringen av de særlige lengdebegrensningene våren 2011, må disse få tilbake sine rettigheter umiddelbart. Det er ingen grunn til å vente til behandlingen av losutvalgets innstilling for denne gruppen.

Med hilsen
Norges Rederiforbund

Kristin Mørkedal



Losutvalget v/Nils Magne Fjereide

Deres ref.

Arkiv / Saksnr.
/

Oslo
28. januar 2013

MM
MM000044

Rederiets arbeidsgiveransvar overfor losen

Dagens rettstilstand

- Hovedregelen: Skadeerstatningsloven § 2-1, "Arbeidsgiver svarer for skade som voldes forsettlig eller uaktsomt under arbeidstakers utføring av arbeid eller verv for arbeidsgiveren".
- Unntaket: Losloven § 24, "Med hensyn til skadeerstatningslovens § 2-1 betraktes statslosen for å være i fartøyets tjeneste under losingen. Skade som losen volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten, plikter han å erstatte etter gjeldende erstatningsregler, jf. skadeerstatningslovens § 2-3.
- Sjøloven § 151 (før § 233 og før det § 8). Gammel, selvstendig regel: "Rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste."

Problemet

Det eksisterer etter gjeldende rett en lovpålagt losplikt, blant annet for skip hvis lengde overstiger 70 meter eller bredde overstiger 20 meter. Som følge må skipene som er omfattet av losplikten ta ombord statlig ansatte losere. Til tross for at Kystverket er losens arbeidsgiver, blir likevel rederiene, etter de ovennevnte regler, ansett som losens arbeidsgiver under hans virke om bord og således erstatningsansvarlig dersom losen volder skade uaktsomt eller forsettlig i tjenesten.

Det er et interessant spørsmål hvorfor det offentlige skal være unntatt arbeidsgiveransvaret for én gruppe arbeidstakere, losene, når man ikke kan se at arbeidsgiveransvaret er overført for noen andre grupper offentlig ansatte.

Hvorfor er det slik i dag? Bakgrunnen for dagens rettstilstand

Den gamle sjøloven § 8, som pålegger rederen erstatningsansvaret for skade forårsaket av losen i tjenesten, ble til på en tid da losvesenet i Norge fremdeles var privat virksomhet. Ved losloven av 9. april 1948 har imidlertid Staten helt overtatt administreringen av losvesenet. Skadeerstatningsloven og dens arbeidsgiveransvar ble innført i 1969.



1948. Det eneste losloven av 9. april 1948 på dette tidspunkt uttaler om erstatningsansvar er, i § 21, at "[s]kade som losen volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten, plikter han å erstatte etter gjeldende erstatningsregler, jfr. skadeerstatningsloven § 2-3".

1963. Prince Charles-dommen (Rt-1963-622) blir avsagt (kommer nærmere tilbake til denne nedenfor). På den tiden *eksisterte ikke* dagens skadeerstatningslov som pålegger arbeidsgiver et objektivt erstatningsansvar overfor arbeidstaker. Tvert i mot rådet *adskillig tvil* om utstrekningen av det offentliges ansvar som arbeidsgiver. Det sentrale spørsmålet i saken var nettopp hvor langt statens ansvar overfor statsansatte losere skulle strekke seg. Dommen konkluderte med erstatningsansvar for rederen for feil begått av statsansatt los i tjenesten. Begrunnelsen var den særegne stillingen losen under tjenesten inntar ombord.

1965. Det legges frem forslag til en ny skadeerstatningslov, jf. Ot.prp.nr.48 (1965-1966). I odelstingsproposisjonen spørres om det bør gis en ny lov om arbeidsgivers erstatningsansvar, og hvis så, i hvilken grad dette skal omfatte ansvar for såkalte "katastrofeskader", herunder lostjenesten, se bl.a. s. 53. Justisdepartementet påpeker at lovfesting av et generelt offentlig arbeidsgiveransvar vil være i tråd med den utvikling **rettspraksis** i de senere år har gått i retning av, men vedrørende "katastrofeskader" bemerker departementet at de argumenter som er gitt i Prince Charles-dommen fortsatt har gyldighet. Norges Rederforbund og Skibsfartens Arbeidsgiverforening argumenterer på sin side for at det ikke bør gjøres unntak for "katastrofeskader" voldt ved feil i lostjenesten. De anfører at utviklingen går i retning av et alminnelig arbeidsgiveransvar for det offentlige og for dens tjenestemenn – noe som bekreftes av det foreliggende utkast – og at Staten anses som en klar arbeidsgiver for losene. Det nevnes at tiden åpenbart er inne for at Staten i en viss utstrekning erkjenner ansvaret for statslosers feil og forsømmelser i tjenesten. I denne forbindelse vises til en dom fra Tromsø byrett hvor den norske Stat gikk til søksmål mot et hollandsk rederi og krevet det tap Statens loser hadde påført stateieendommen erstattet av rederen. Byretten idømte rederiet erstatningsansvar. Saken ble brakt direkte inn for Høyesterett.

1965. Ovennevnte sak fra Tromsø byrett avgjøres i Høyesterett hvor et enstemmig flertall under henvisning til Prince Charles-dommen og sjølovens § 8 (1), idømmer rederiet ansvaret for feil begått av statslos under arbeid i skipets tjeneste som ledet til skade på eiendeler som tilhørte Staten selv, Rt-1965-1335.

1969. Skadeerstatningsloven blir gitt, uten begrensning i arbeidsgiveransvaret for noen av det offentliges virksomheter, heller ikke lostjenesten, som drøftet i Ot.prp. av 1965-1966.

1988. Forslag til ny loslov, jf. Ot.prp.nr.43 (1988-1989). Til tross for at lostjenesten ikke ble ekskludert fra det offentliges arbeidsgiveransvar i skadeerstatningsloven av 1969, fremlegges likevel forslag om dette i ny loslov hvor det ønskes lovfestet at statslosen skal anses for å være i fartøyets tjeneste under losingen med hensyn til skl. § 2-1.

Fiskeridepartementet hevder at bestemmelsen innebærer en lovfesting av dagens rettstilstand og viser for dette til Prince Charles-dommen og til skadeerstatningslovens nevnte forarbeider hvor Justisdepartementet uttaler at Prince Charles-dommens argumenter fortsatt har gyldighet.



Norges Rederiforbund m.fl. kommer med flere motargumenter (se pkt. 6.24.11) og foreslår følgende tekst: *"Staten er ansvarlig for skader som voldes forsettlig eller uaktsomt under statslos utføring av losing etter de erstatningsregler som er fastsatt i lov om skadeerstatning..."*.

1989. Sistenevntes motargumenter blir ikke hørt, og losloven blir vedtatt i sin foreslåtte, og nåværende form.

Dette er historikken som danner opphavet for dagens rettstilstand, hvor rederen er pålagt arbeidsgiveransvar for de statsansatte losene. Under følger noen eksempler på hvordan ulike typer ulykkestilfeller er blitt løst i rettspraksis.

- Tilfeller der Staten har skyld i den skadevoldende handling:
 - o Staten blir erstatningsansvarlig.
 - Stella Altair – En britisk tråler ba om los. Da ingen los var tilgjengelig ble det skaffet en "kjentmann" som ikke var tilstrekkelig kvalifisert slik at tråleren grunnstøtte. Antatt at det skyldtes svikt fra losadministrasjonens side at skipets folk kom til å tro at de hadde fått en statslos. Staten ble kjent ansvarlig.
 - Rocknes – Lagmannsretten viser til Stella Altair-dommen og uttaler: *"[b]are dersom Kystverkets visste eller burde ha visst at losen var uskikket til tjeneste, vil Kystverket kunne være ansvarlig som arbeidsgiver"*. (Med dette vurderingstemaet som utgangspunkt ser det ut til at retten tar utgangspunkt i den alminnelige erstatningsrettslæren). Dette fant retten imidlertid ikke å være tilfelle i den aktuelle sak, og rederiet ble kjent erstatningsansvarlig.
- Tilfeller der losen har utvist skyld, og den skadevoldende handling fører til skade på
 - o Rederiets interesser:
 - Prince Charles-dommen, rederiet blir ansvarlig.
 - o Tredjepersons interesser:
 - Prince Charles-dommen, rederiet blir ansvarlig.
 - o Statens interesser:
 - Rt-1965-1335. Rederiet er ansvarlig for feil begått av statslos under losingen også når skaden skjer på eiendeler som tilhører Staten selv – her Telegrafverkets kabler. Høyesterett viser til Prince Charles-dommen og daværende sjølovs § 8 og sier at det samme må gjelde også for dersom skaden rammer eiendeler som tilhører Staten selv.

Er tiden inne for en endring av ordningen? En nærmere titt på den rasjonale som ligger til grunn for dagens rettstilstand.

En kort gjennomgang av praksis, viser at utfallet av Prince Charles-dommen er blitt tillagt betydelig vekt, også i saker med betydelig avvikende faktum. I tillegg til at rettspraksis tar utgangspunkt i dommen, gjør høringsinstansene som argumenterer for fortsatt rederansvar i høringsuttalelser det samme. Det er derfor naturlig å se nærmere på dommens premisser, og hvilke rettskilder og vurderinger dommen bygger på.



Rt-1963-622 (Prince Charles-dommen)

Spørsmålet var om den norske Stat ved Fiskeridepartementet kunne holdes ansvarlig for en statslos' uaktsomme forhold som resulterte i at fartøyet grunnstøtte og sank. Høyesterett la til grunn at Staten ikke kunne holdes ansvarlig og at dette ansvaret måtte tilfalle rederen. Høyesterett mente det var naturlig å betrakte en los om bord som værende i rederibedriftens tjeneste og å bedømme ansvaret ut fra dette synspunkt.

Høyesteretts avgjørelse bygger i hovedsak på tre argumenter:

1. Til tross for at det er en offentlig virksomhet å utdanne loser, å gi dem sertifikat, føre en viss kontroll med deres virksomhet, kort sagt å administrere losvesenet, kan man ikke av dette slutte at staten har påtatt seg et ansvar for en los' virksomhet.
2. At den skadelidende som følge av losens handlinger ikke vil ha noen forventning om at det offentlige dekker tapet utover det som rederen etter lov er ansvarlig for eller som det foreligger forsikring av. Og at en forsikrer av rederens interesser heller ikke vil ha noen grunn til å formode at den norske stat er ansvarlig.
3. Tilslutt nevnes at "den norske komité som har avgitt innstilling om statens erstatningsansvar, antar at staten ikke har ansvar for losfeil, og at det heller ikke bør være ansvar."

1958-komiteen, hvis utredning gjaldt statens og kommunenes erstatningsansvar, begrunner sitt syn (at losene opptrer på vegne av rederen og hans skip, og ikke på vegne av det offentlige) med to argumenter:

4. Statslovenes virksomhet er av særegen karakter, idet de er underordnet skipsførerens kommandomyndighet
5. Staten har ikke myndighet til å kontrollere dem under deres arbeid.

Rettskildemessig er dommen svakt forankret. Faktisk er den ikke forankret i rettskilder i det hele tatt, men i førstvoterendes egne argumenter. Den eneste kilden Høyesterett viser til en nevnte komites utredning. Delvis kan dette forklares med datidens mangel på rettskilder som relaterte seg til problemstillingen. Mangelfullt er det også at Høyesterett ikke foretar noen *selvstendig* drøftelse av de hensyn og konsekvenser som gjør seg gjeldende for og i mot å pålegge rederen et erstatningsansvar. Dette gjør den nevnte komiteen til en viss grad, uten at vekten av deres argumenter er særlig tungtveiende (ref. deres rettskildemessige lave vekt).

Rettspolitikk. Hvordan bør arbeidsgiveransvaret være fordelt i dag, og hvorfor bør det være slik?

I 1969 fikk vi skadeerstatningsloven som stadfestet arbeidsgiverens objektive erstatningsansvar overfor arbeidstaker uten unntak for noen former for virksomhet. Tvert i mot presiseres det i skl. § 2-1 nr. 2 at "[m]ed arbeidsgiver menes her det offentlige og enhver annen som i eller utenfor ervervsvirksomhet har noen i sin tjeneste."

Lostjenesten er et 100 % statlig organ hvor Kystverket blant annet har ansvaret for rekruttering, opplæring, organisering, kontroll og lønnsutbetalinger til de ansatte. Likevel uttaler Høyesterett i Prince Charles-dommen at det ikke nødvendigvis av den grunn fulgte automatisk at Staten hadde "påtatt seg ansvaret for en los' virksomhet". Dette er i dag ikke et ansvar man påtar seg aktivt, men et ansvar som følger automatisk når man organiserer



en virksomhet med ansatte, jf. skl. § 2-1. Det er ingenting særskilt ved lostjenesten som stiller losene i en annen situasjon enn andre offentlige virksomheter.

1958-komiteens argument at det offentlige ikke kan føre kontroll med virksomheten ble ikke tillagt vekt av Høyesterett i Prince Charles-dommen og har heller ikke blitt det i nevneverdig grad senere da dette ikke er uvanlig for offentlige virksomheter.

Det ser ut til at det eneste argumentet fra dommen som står tilbake er at statslosene er underordnet skipsførerens kommandomyndighet om bord, noe som angivelig gir virksomheten en særegen karakter slik at den derfor ikke kan underlegges statlig ansvar. Et poeng som blir trukket frem av Norges Rederiforbund m.fl. i forarbeidene til lov om lostjenesten, er at dagjeldende loslovs § 20 fastsatte at skipsføreren "skal la losens direktiver utføres hurtig og nøyaktig og skal ikke gripe inn i losens direktiver uten at han – enten ved uttrykkelig meddelelse eller ved øyeblikkelig og direkte inngripen – tilkjennevir at han løser losen av." Bestemmelsen, som representerte sedvane, innebærer i praksis sterke begrensninger i skipsførerens øverste kommandomyndighet og stiller losen i en helt annen stilling enn den øvrige besetningen i skipets tjeneste. Dette faktum er med på å understreke at losen ikke er vanlig underordnet kapteinen og rederiet, men en ekstern i en særskilt stilling og med en særskilt kompetanse, som kommer om bord for å utføre en lovpålagt jobb.

Prince Charles-dommen er rettskildemessig svakt fundert fordi den ble avsagt på en tid der rettstilstanden vedrørende utstrekningen av det offentliges ansvar var svært uklar. Når utviklingen i den senere tid likevel gikk i retning av et bredt arbeidsgiveransvar for det offentlige ble lostjenestens rettsstilling holdt utenfor med den oppfatning at dette var avklart. Det var feil å holde fast ved Prince Charles-dommen av 1963 sin avgjørelse, og da det ikke råder tvil i dag om at losene er offentlig ansatt på arbeid i statens tjeneste, og dommens andre argumenter i dag mangler både relevans og holdbarhet, må staten påta seg det lovpålagte ansvar som følger en arbeidsgiver.

Et annet argument for statlig arbeidsgiveransvar er prevensjonsvirkningen. Et arbeidsgiveransvar er egnet til å stimulere de overordnede instanser til en effektiv kontroll med de underordnede. Dette er en åpenbar mangel i dag. Rederiene, som i dag har arbeidsgiveransvaret, er uten myndighet til å kunne føre slik kontroll ettersom myndigheten tilligger Kystverket. Kystverket, på sin side, mangler incentiv til å føre kontroll med sine underordnede ettersom de ikke blir holdt erstatningsansvarlige ved eventuelle feil, for eksempel som følge av manglende kunnskap. Slik ordningen er i dag har ikke skipsføreren annet valg enn å stole blindt på at den los han får om bord er tilstrekkelig kvalifisert og skikket til å utføre tjenesten – noe de ikke alltid er, jf. Rocknes-dommen.

Et ytterligere argument for å overføre arbeidsgiveransvaret til Staten, ligger nettopp i begrepet. Skal rederne ha et "arbeidsgiveransvar" må de i så fall også ha hele arbeidsgiveransvaret, slik at losene rederiansettes. Eventuelt må lostjenesten privatiseres slik at rederiene engasjerer losere fra privat virksomhet til å utføre jobben. På sistnevnte måte blir, etter rettspraksis, ikke rederiene å anse som erstatningsansvarlige arbeidsgivere, med mindre de har utvist konkret skyld, se asfaltklumpdommen. Det fremstår som en forunderlig konstruksjon at rederne skal sitte med hele det økonomiske ansvaret (både fullfinansiering av tjenesten samt fullt erstatningsansvar), men uten noen form for medbestemmelsesrett eller mulighet for innflytelse på organisering, kontroll eller administrering av tjenesten.



Skulle en fullstendig revisjon være for omfattende til å godtas, må under en hver omstendighet Staten gjøres ansvarlig i de tilfeller der Staten har utvist skyld. Dette er til en viss grad godtatt, se for eksempel den relativt åpenbare Stella Altair-dommen der losadministrasjonen skaffet en "kjentmann". I forhold som gjelder mindre åpenbare saker derimot, har domsmyndigheten vist seg langt mindre villige til å ilegge Staten ansvar. I Rocknes-dommen fra Borgarting lagmannsrett hadde ikke den aktuelle grunnen blitt EFSmeldt, slik den skulle ha blitt, og losen hadde ikke gått til anskaffelse av de nyeste gjeldende kartet, som da var eneste kilde til å få med seg informasjonen om den nymerkede grunnen, ettersom losen brukte et elektronisk sjøkart og baserte ajourhold av sin farledskunnskap på EFS. Kystverket ble fraskrevet alt ansvar for dette og Staten ble ikke erstatningsansvarlig for skipsforliset. Det kan virke som om begrunnelsen mangler noe virkelighetsfeste all den tid, til tross for at lossertifikat- og utdanningsforskriften sier at losen plikter å holde seg oppdatert, det vitterlig må være arbeidsgivers ansvar å sørge for at hans underordnede til en hver tid holdes oppdatert på viktige forhold vedrørende deres tjeneste, og for god kommunikasjonsflyt. Når det kan avdekkes sviktende eller uheldig praksis på disse områdene hos Kystverket, må de kjennes erstatningsansvarlige for konsekvensen av dette og dernest sørge for å bedre rutinene. Rettspraksis har vist liten vilje til å idømme losadministrasjonen skyld, dette bør derfor lovfestes.

Konklusjon

At losene, som eneste gruppe arbeidstakere under det offentlige, i dag ikke er underlagt sin arbeidsgiver når det kommer til erstatningsansvar, skyldes en gammel dom som ble avsagt i en periode før det objektive arbeidsgiveransvaret ble innført. I ettertid er den rettslige situasjonen forblitt uforandret fordi Prince Charles-dommens argumenter stadig er blitt tillagt vekt og holdt for gyldig under den sakte, men sikre utviklingen som har pågått i retning av et bredt offentlig arbeidsgiveransvar. Slik vi ser det har hverken dommens argumenter relevans eller holdbarhet i dag, og kan således ikke holdes for gyldige. I 2013 er det objektive arbeidsgiveransvaret, herunder også det offentliges objektive arbeidsgiveransvar, et vel etablert og fungerende system. Slik må det også være for det offentliges ansvar overfor losene.

Norges Rederiforbund

Oslo, 4. februar 2013