

Høringsinnspill fra Kystverket vedrørende endringer i losloven for å legge til rette for autonome fartøy

Vi viser til Samferdselsdepartementets høring med forslag til endringer i lov om losordningen (losloven) for å legge til rette for autonom kystseilas.

Kystverket er positiv til at losloven endres for å legge til rette for autonom kystseilas innenfor rammen av loven. Vi arbeider for at Norge skal bli en ledende nasjon innen området helt eller delvis ubemannede fartøy og som offentlig myndighet og forvalter av losloven med forskrifter ønsker vi velkommen et regelverket som er tilpasset fremtidens virkelighet.

Vi er samtidig opptatt av at dagens høye sjø sikkerhetsnivå skal opprettholdes eller forbedres, noe vi mener forslaget legger til grunn. Vi skal ikke utelukke at autonome skip (når løsninger er funnet og konsepter er ferdig utviklet) kan forbedre sjø sikkerheten, men som ansvarlig myndighet er det vår rolle å kontrollere at loslovens formål om trygg ferdsel ivaretas også i utviklingsfasen. Kystverket ønsker å være en tilrettelegger og rådgiver, men vi ønsker også å ha de nødvendige verktøy for kontroll på plass. Vi mener at forslaget ivaretar begge disse hensynene.

I høringen er det forutsatt at myndighet til å gi tillatelse til autonom kystseilas skal delegeres til Kystverket og at tillatelsesordningen skal brukerfinansieres på lik linje med resten av losordningen gjennom en avgift. Vi støtter denne løsningen.

I kapittel 3 vurderer Samferdselsdepartementet forskjellige alternativer for å fjerne rettslige hinder for autonom kystseilas. Departementet konkluderer med at det mest hensiktsmessige er å endre losloven ved å innføre et tillatelsesregime for autonom kystseilas. Løsningen vil fjerne de rettslige hindre som ligger i losloven i dag, men samtidig ivareta sjø sikkerheten. Kystverket støtter denne vurderingen.

I kapittel 4 vurderer Samferdselsdepartementet hvordan tillatelsesordningen for lospliktig autonom kystseilas skal finansieres. Departementet legger vekt på at det bør være mulig å ivareta også andre hensyn enn et rent kostnadsprinsipp ved finansiering av tillatelsesordningen. Kystverket viser til at dagens finansiering av losordningen legger til grunn en blanding av samferdselspolitiske mål og faktiske kostnader ved tjenestene. Vi støtter derfor Samferdselsdepartementets konklusjon om å velge avgifter, heller enn gebyrer, som finansieringsordning.

I kapittel 5 legges til grunn at ordningen skal evalueres to år etter at den trådte i kraft. Kystverket støtter at ordningen evalueres, men vil foreslå at det tas et forbehold om at det foreligger tilstrekkelig med erfaringer før en evaluering gjennomføres. Dersom det foreligger kun noen få søknader eller tillatelser vil det kanskje være tidlig å evaluere ordningen etter to år.

I kapittel 6 legges til grunn at behandling av søknader om tillatelse til autonom kystseilas vil kreve vesentlig mer ressurser per søknad enn det Kystverket i dag bruker på søknader om farledsbevis. Kystverket er enig i den vurderingen og vi viser i så måte til at vi for farledsbevis har innført elektronisk søknad og saksbehandlingsstøtte. I første omgang vil mulighetene for slike effektiviseringsgrep være små for søknader om tillatelse til autonom kystseilas, ettersom dette er et nytt saksområde som i mye større grad krever individuell saksbehandling.

Når det skal fastsettes bestemmelser i forskrift om avgifter for behandling av tillatelse for autonom kystseilas må det også tas høyde for arbeidet med oppfølging av tillatelsene. Det kan bli behov for omfattende saksbehandling for å kontrollere at vilkår og forutsetninger i tillatelsen er oppfylt, både i undersøkelses- og testfasen. Etter hvert som en høster erfaring med mengden arbeid knyttet til

behandling og oppfølging av tillatelser til autonom kystseilas må det gjøres en vurdering av hvordan man skal sikre ønsket kostnadsdekning.

Når det gjelder vurderingene i siste avsnitt i kapittel 6 er vi mer usikker på om økt innslag av autonome fartøy vil redusere behovet for tradisjonell losing. Ut fra den begrensede erfaringen man har med prosjekter innen autonom seilas kan det virke som økt innslag av autonom kystseilas vil redusere behovet for farledsbevis, heller enn tradisjonell losing. Det knytter seg usikkerhet til effektene av økt autonom kystseilas og Kystverket støtter Samferdselsdepartementet i at fremtidige økonomiske konsekvenser må håndteres gjennom de årlige budsjettprosessene.

Nedenfor følger Kystverkets merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget. Der hvor vi ikke har merknader støtter vi Samferdselsdepartementets forslag.

Til § 1. Lovens formål

Det foreslås å fjerne «om bord» fra bestemmelsen. Kystverket er enig i at dette er nødvendig for å gjøre formålsbestemmelsen teknologinøytral. Vi vil samtidig peke på endringen ikke må oppfattes som å åpne for såkalt fjernlosing/landbasert losing. Dette alternativet ble vurdert i NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet, men det ble anbefalt å ikke innføre landbasert losing.

Til § 4. Definisjoner

Når det gjelder definisjonen av «reder» i ny bokstav f viser vi til Kystverkets merknader til høringen av NOU 2018:4 Sjøveien videre, § 3 bokstav i.

Til § 5. Organisering av lostjenesten

Det er ikke foreslått endringer i bestemmelsen. Kystverket vil likevel, basert på vår erfaring med den nye lov om losordningen, ta til orde for en endring i ordlyden i § 5. Fra 2015 har operativ del av losområdet i Kystverket hatt navnet Lostjenesten. Dette er et navn som har fungert bra og som etter hvert begynner å bli innarbeidet. Det som imidlertid ikke fungerer like bra er å omtale forvaltningsmyndigheten som «forvaltningsmessig del av lostjenesten». Forvaltningsmessig del omfatter også farledsbevisordningen, som ikke er naturlig å omtale som en tjeneste. Det samme vil formodentlig bli tilfelle med forvaltningen av ordningen for tillatelser til autonom kystseilas. Kystverket vil på denne bakgrunn foreslå at ordlyden i § 5 revurderes. Et alternativ er å endre tittel til kun «organisering» og å benytte begrepet «losområdet» i første ledd, heller enn «lostjenesten».

Til § 6. Losplikt

Til første ledd foreslår Kystverket at man endrer rekkefølge i oppramsingen, ved å starte med los, deretter navigatør med farledsbevis og avslutte med autonom kystseilas.

Kystverket støtter videre introduksjonen av et nytt andre ledd som presiserer at skipsfører og reder er ansvarlig for å oppfylle losplikten. Samtidig må det i merknadene presiseres at dette ikke fritar den enkelte innehaver av farledsbevis fra sitt selvstendige ansvar for å overholde regler og vilkår for sitt farledsbevis.

Til § 11A. Autonom Kystseilas

I annet ledd bokstav d) kan det vurderes å presisere at kravet til farvannskompetanse for personell kan gjelde både under uttesting og drift. I forslaget står det «personell tilknyttet drift av autonom kystseilas».

Til § 16. Adgang til fartøy og opplysningsplikt

I annet ledd mangler «og» mellom reder og innehaver av farledsbevis.

Til § 17A. Endring og tilbakekall av tillatelse til autonom kystseilas

Bestemmelsen er en parallell til § 17 om tap av retten til farledsbevis. I den bestemmelsen er overtredelse av regler som gjelder sikkerheten til sjøs tatt med blant tilfellene (bokstav a) som kan medføre tap av farledsbevis. Tilsvarende er ikke tatt med i § 17A første ledd som lister opp tilfellene hvor endring og tilbakekall av tillatelse til autonom kystseilas kan bli aktuelt. Kystverket er av den oppfatning at det er hensiktsmessig å ha muligheten til å endre eller tilbakekalle en tillatelse dersom innehaver viser manglende evne til å overholde regelverk som er satt for å ivareta sjøsikkerheten. Slik § 17A er utformet i forslaget vil denne muligheten være begrenset til overtredelse av losloven og regler/vilkår gitt i medhold av losloven.