

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres ref.
17/1202-15

Arkiv / Saksnr.
14/00193-14

Oslo
15.08.2018

Initialer
JVR/INL/VB

Høringsuttalelse fra Norges Rederiforbund – Høring om endringer i losloven for å legge til rette for autonom kystseilas

Det vises til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 30. april 2018, om endringer i losloven for å legge til rette for autonom kystseilas, med høringsfrist 15. august 2018.

Norges Rederiforbund mener det er positivt at Samferdselsdepartementet er tidlig ute med å endre losloven for å legge til rette for autonom kystseilas. Vi ser den enorme interessen for autonome skip og mener dette vil være en realitet om kun få år. Autonome og spesielt mindre ubemannede skip kan gjøres betydelig mer energieffektive enn dagens lasteskip og null-utslipps-skip kan erstatte tusenvis av lastebiler på veiene i året og erstatte dem med et stillegående og utslippsfritt elektrisk skip. Yara Birkeland er et eksempel på dette.

Hvordan losloven gjøres teknologinøytral

Samferdselsdepartementet foreslår at ordningen utformes som et tillatelsesregime der rederiet kan gis tillatelse til autonom kystseilas i et bestemt område på nærmere angitte vilkår. Myndigheten til å gi tillatelse delegeres til Kystverket. Rederiforbundet ser på tillatelsesordningen som en fornuftig løsning for å tilfredsstille losplikten på autonome skip. En fullstendig gjennomgang av losloven for å gjøre den fullstendig teknologinøytral bør vurderes i nær fremtid da vi ser at den teknologiske utviklingen i maritim næring er eksponentiell.

Når det gjelder det at skip gis seilingstillatelse på nærmere *angitte vilkår*, så må vilkårene være transparente og beskrives klart i forskrift for å unngå uklarheter og tolkning av kravene. Dette gjelder både tekniske og operasjonelle krav til fartøyet. Videre legges det opp til at seilingstillatelse gis til autonome fartøy i *angitte områder*. Disse angitte områdene bør samsvare med dagens farledsbevisordning og forskriftens lokale begrensninger i vedlegg 3.

Finansiering av tillatelsesordningen

Samferdselsdepartementet anser behandling av søknader om tillatelse til autonomt kystseilas vil isolert sett medføre økt ressursbruk. Rederiforbundet kan være enig at dette er



et nytt fagfelt og det i en overgangsfase vil føre til behov for ekstra ressurser i Kystverket. Det må imidlertid ses helhetlig på los-, farledsbevis- og tillatelsesordningen da de nye fagområdene vil erstatte eksisterende. Autonome seilaser vil erstatte eksisterende bemannede seilaser, og totalen av utseilt distanse vil ikke øke mer enn normalt forventet. Samtidig vil tradisjonell losing reduseres og det samlede ressursbehovet i losordningen vil bli redusert.

Rederiforbundet støtter Samferdselsdepartementet sin beslutning om at sektoravgift er valgt som finansieringsordning. Det kan bidra til en oversiktlig avgiftsstruktur for lostjenesten. Samtidig må vi unngå at autonome kystseilas bidrar til en økning i de totale losavgiftene over tid. Autonome kystseilas er en reell effektivisering av kystseilas og dette må gjenspeiles gjennom en reduksjon i de samlede losavgiftene over tid. Samtidig er det avgjørende at det er transparent i avgiftsfastsettelse og hva rederiene betaler for. Prinsippet om transparens er svært viktig for samtlige av Kystverkets sektoravgifter knyttet til losordningen.

For øvrig mener Rederiforbundet at dagens finansieringsmodell av losordningen som helhet bør endres. Lostjenesten og -beredskapen er brukerfinansiert gjennom om lag 700 mill. kroner årlig i losavgifter og sikkerhetsavgift, samt en statlig finansiering av losberedskapen som utgjør 86 mill. kroner. Disse sektoravgiftene er en belastning for næringen, mange av aktørene opererer også i et sterkt konkurranseutsatt marked med lave marginer. Mange av skipene i nærskipfart konkurrerer også med veitransporten. Dagens finansieringsmodell undergraver også en effektiv utnyttelse av Kystverkets ressurser da tjenesten i stor grad er brukerfinansiert.

Vi mener derfor at losberedskapsavgiften i sin helhet bør fjernes og finansieres av myndighetene over statsbudsjettet. Det bør ikke være næringens oppgave å finansiere losberedskapen langs kysten.

Vi vil i denne sammenhengen også vise til Rederiforbundets høringsuttalelse til Kystverkets avgiftsopplegg for 2018 som ble sendt inn til Kystverket 19. desember 2017 med Samferdselsdepartementet på kopi.

Til definisjon av reder i forslaget til § 4 bokstav f)

Vi vil her påpeke at skipssikkerhetsloven § 4 bruker begrepet rederi og ikke reder som det sies i høringsnotatet. Høringsnotatet bygger derfor på feilsitat fra loven og dette representerer også en følgefeil som gjør at den videre omtalen av forslaget blir feilaktig derunder for eksempel det som sies om at rederi og reder anses som likestilt. Reder er et annet begrep enn rederi. I dagligtale brukes reder gjerne om den som har ansvaret for den daglige driften av skipet i kommersielt øyemed. Rederi brukes ofte som betegnelse på den som eier skipet, men det kan også være glidende overgang mellom begrepene. I skipssikkerhetsloven er begrepet rederi gitt en helt spesifikk betydning gjennom at definisjonen knyttes til ISM-selskapet etter ISM-koden. Dette selskapet omtales gjerne som det selskap som er ansvarlig for den tekniske drift. Ut fra formålet med skipssikkerhetsloven er det hensiktsmessig at det er dette selskapet som er gjort til pliktsubjekt på driftssiden.



Etter vårt syn er det hensiktsmessig at man i definisjonen av rederi i losloven bruker samme definisjon av rederi som i skipssikkerhetsloven. Dette også situasjonen etter skipsarbeidsloven der det i § 4 sies at «Med rederiet menes i denne lov den som i henhold til skipssikkerhetsloven § 4 er å anse som rederi.». På denne måten oppnås at man får samme språkbruk i ulike lover som alle knytter seg til drift av skip og man får videre et klart definert pliktsubjekt som forhindrer tvil om hvem som er ansvarlig. I lys av dette er vi dermed uenig i det som sies om at reder og rederi anses som synonyme begreper. Loven bør utelukkende opererer med begrepet rederi.

Vi står til disposisjon for ytterligere informasjon dersom dette er ønskelig.

Med hilsen
Norges Rederiforbund

Jahn Viggo Rønningen
Fagsjef Skipssikkerhet