



# Norsk Losforbund

NORWEGIAN PILOTS' ASSOCIATION  
TILSLUTTET STAFO/YIS MEMBER OF EMPA AND IMPA

Sellevoll, 18/05 2010

Til  
Kystverkets hovedkontor

## Høringsuttalelse fra Norsk Losforbund til utkast til ny forskrift om loplukt i norske farvann og forskrift om losingsavgift, losberedskapsavgift og farledsbevisavgift

### Konklusjon

En bør lage et regelverk som bidrar til redusert antall ulykker på kysten, slik forslaget foreligger i dag vil det føre til økt antall ulykker. Vi foreslår derfor at grensen for losplikt beholdes som i dag. Kombinert med en forbedret farledsbevisordning kan dette føre til reduksjon i antall ulykker. Hvis en ønsker å bruke meter som grense bør den generelle grensen settes til 50 meter. Forskriften vil føre til økt fare for misforståelser på grunn av språkproblemer.

Gebyrstrukturen bør endres slik at de som velger å bruke los, og dermed bidrar til økt sikkerhet på kysten ikke taper i konkurransen med andre. Spesielt er det viktig at de fartøyene som hovedsakelig går i kystfart, og dermed konkurrerer med landtransporten blir gitt konkurransedyktige betingelser. Generelt er det viktig at gebyrstrukturen ikke er konkurransevridende.

Forskriften bør også gjøres gjeldene for farvannet rundt Svalbard

### Generelt

Kystdirektøren har uttalt at Kystverket bør ha en nullvisjon for uhell, det er en svært ambisiøs målsetning, men Norsk Losforbund støtter dette synet. Losplikt, farledsbevisordning og gebyrstruktur er viktige virkemiddel for å nå disse målene.

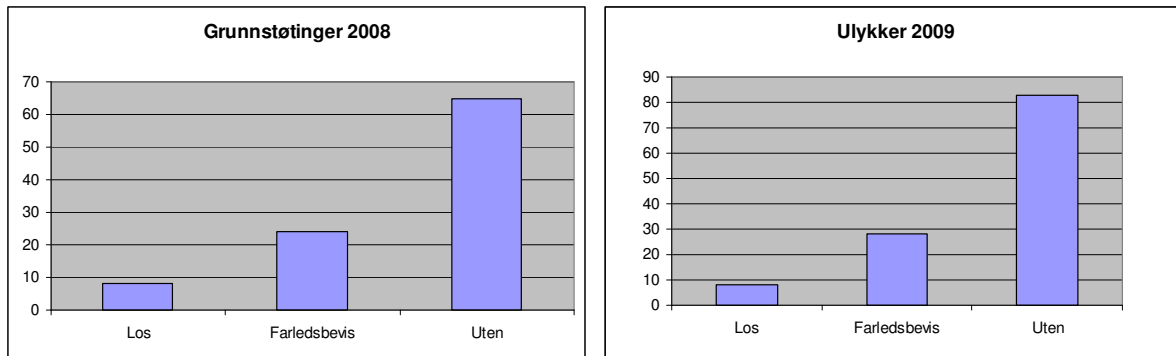
I høringsutkastet er den målsetningen sterkt moderert, her er målet at dagens sikkerhetsnivå skal videreføres, dette til tross for at det nå er rekordmange grunnstøtinger og kollisjoner på norskekysten.

Realitetene i høringsforslaget er at sikkerhetsnivået på kysten vil bli svekket med påfølgende økning i grunnstøtinger og kollisjoner.

En forsvarer dette med at den fartøystypen som en antar vil stå for brorparten av ulykkene har lite forurensningspotensial og få personer om bord.

I den sammenheng vil vi understreke at økt risiko for kollisjoner også betyr økt fare for at disse fartøyene kan kollidere med fartøy som har et høyt antall passasjerer ombord eller som fører farlig og/eller forurensende last.

Statistikken for de senere årene viser at det er omtrent like mange seilaser på farledsbevis som det er med los. Den viser også at det inntreffer 3 til 3,5 ganger flere ulykker når fartøyet seiler med farledsbevis kontra los. Under er tatt med statistikken for 2008 og 2009.



Statistikk for 2008 og 2009. Det er omtrent like mange seilaser på farledsbevis som med los hvert år.

Dette utkastet til nye forskrifter oppmuntrer gjennom gebyrstrukturen til økt bruk av farledsbevis i stede for los, hvis ikke forslaget fører til en markant økning i kvaliteten på farledsbeviset er det naturlig å anta at det vil føre til økt antall grunnstøtninger og kollisjoner.

Det som kanskje er mest bekymringsverdi er at i tillegg til dette blir et betydelig antall fartøy fritatt losplikten, og det vil dermed ikke være noen form for kontroll med at navigatørene på disse fartøyene er i stand til å seile på norskekysten på en forsvarlig måte. Det er naturlig å anta at dette vil føre til en ytterligere økning i antall grunnstøtninger og kollisjoner.

Vi registrerer at det blir stilt krav til engelskkunnskaper til farledsbevis kandidater, men de fartøyene som nå blir unntatt losplikten vil det heller ikke være noe kontroll med språkkunnskapene til. Etter "Full City" havariet var det mange som kommenterte at kapteinen på "Full City" hadde dårlige engelsk kunnskaper. Sammenlignet med mange andre vi møter om bord, mener vi at hans engelskkunnskaper var relativt bra, det er eksempler der det ikke er noen om bord som kan snakke engelsk i det hele tatt.

Vil ta med et lite eksempel som belyser hvilke konsekvenser mangel på erfaring og kompetanse eller språkvansker kan skape. Spesielt alvorlig blir det hvis en får en kombinasjon av begge deler;

*En råoljetanker med los om bord var i Fensfjorden på vei til Mongstad. Under innseilingen er det flere steder kryssende trafikk med fartøy som seiler langs kysten. Dette er normalt fartøy under 70 meter. I dette tilfellet kom de et lastefartøy på ca 60 meters lengde inn fra råoljetankerens babord side. Losen registrerte fartøy i god tid. Han så at de ville komme nær hverandre, men det var enda god tid, og han regnet med at trafikksentralen vil kontakte fartøyet og be det holde igjen slik at råoljetankeren kunne fortsette uhindret. Det skjedde ikke. Losen så at de var på kollisjonskurs og tok direktekontakt med fartøy. Fartøyet bekreftet at de ville redusere farten slik at råoljetankeren kunne passere først. Losen fortsatte og observere fartøyet og så at farten ble redusert, men ikke tilstrekkelig. Råoljetankeren var ca 250 meter lang og kollisjonspunktet flyttet seg fra forut til like foran overbygget. Losen tok på nytt kontakt med fartøyet og sa at det umiddelbart måtte bakke opp eller gjøre kuvending. Først nå oppfattet kapteinen på lastefartøyet alvoret i situasjonen og fikk manøvrert unna. Denne gangen var det ingen språkproblemer og han hadde også den nødvendige erfaring til å gjennomføre en effektiv unna manøver når alvoret gikk opp for ham.*

Hadde man i denne situasjonen i tillegg hatt språkproblemer kunne resultat fort utviklet seg fra en uønsket hendelse til kollisjon.

Kollisjon mellom et slikt fartøy, selv om det ”bare” er 60 meter langt og en lastet råoljetanker, eller et cruise skip kan bli katastrofal. I et slikt perspektiv er det vanskelig å forstå at en ønsker å fjerne en sikkerhetsbarriere for å oppnå en marginal økonomisk innsparing.

I november/desember gjennomførte Kystverket en større nasjonal spørreundersøkelse blant hele 575 navigatører og personell fra landbasert maritim virksomhet. Her kom det frem at språket er den største utfordringen i kommunikasjonen mellom skip. Hele 81 prosent mente dette var en stor eller moderat utfordring. Dette mener vi må bli tatt hensyn til når disse forskriftene skal utarbeides.

Det legges i tillegg opp til en ustrakt bruk av dispensasjoner fra regelverket. Vi er generelt skeptisk til dette

For det første vil det føre til økt administrasjon av ordningen og dermed en fordyring, for det andre mener vi at vi bør ha et regelverk som er tilpasset behovet, og at det som etter lange faglige vurderinger er vedtatt som et minstekrav må bli overholdt. Hvis det er nødvendig å holde muligheten åpen for dispensasjoner bør en være svært konkret på hvilke tilfeller dette gjelder slik at en unngår en masse saksbehandling.

## **Utkast til forskrift om losplikt i norske farvann:**

### **§3. Virkeområde**

Norsk Losforbund mener det haster med å etablere en tilfredsstillende lostjeneste på Svalbard. Farvannet rundt Svalbard er stedvis dårlig oppmålt, muligheten til å gjennomføre en redningsaksjon er svært begrenset på grunn av mangel på personell og utstyr. Beredskapen mot akutt forurensning er nesten ikke eksisterende, en effektiv metode for å fjerne olje fra is er vel enda ikke utviklet. Vi mener derfor at det er viktig at Norge gjør det de kan for å hindre at det skjer en større ulykke i dette området. Den globale oppvarmingen med mindre is mengder i Arctic vil føre til økt trafikk. Vi er derfor bekymret over at Norge velger å legge en lavere standard på sikkerheten på Svalbard enn hva man pålegger skip på norskekysten. Vi er redd dette kan sette Norge som miljønasjon og som uhildet forvalter i polare strøk, i et ubehagelig lys i internasjonale fora.

### **§5 Lospliktområder**

I kommentarene til forskriften blir det tatt til ordet for bruk av taubåt for å sette losen om bord ved Akkarfjordnæringen. Bording er en av de mest risikofylte operasjonene vi gjør. Hvert år omkommer det flere losere under bording/kvitting. Det er derfor viktig at fartøyene som brukes er så godt egnet som mulig til en slik operasjon. En taubåt er normalt ikke egnet til dette og bør derfor bare benyttes under optimale forhold. Ved Akkarfjordnæringen er det ofte mye svell og dermed uegnet å bruke taubåt til bording.

### **§6 Lospliktige fartøyer**

Den generelle grensen for losplikt endres fra dagens grense på 500 bt til 70 meter. Dette vil føre til at ca 9100 fartøysbevegelser i året blir fritatt losplikten. Av disse ville ca 6000 brukt los, resten farledsbevis. Hvis de 6000 fartøysbevegelsene ble overført fra å bruke los til å seile med farledsbevis vil, i henhold til statistikken antall uhell med disse fartøyene øke med ca 3 ganger. Det er jo alvorlig i seg selv, men her blir de ikke overført til å bruke farledsbevis, men til å kunne seile fritt på kysten uten på noen måte å dokumentere at de har nødvendig

kompetanse. Det er ikke mulig for oss å tallfeste hvor mye ulykkesfrekvensen vil øke som følge av dette, men det er naturlig å anta at det vil være betydelig mer en 3 ganger som ved bruk av farledsbevis.

I tillegg vil det være over 3000 fartøysbevegelser som tidligere ble utført av navigatører med farledsbevis som etter det nye forslaget kan seile fritt på kysten uten på noen måte å dokumentere at de har nødvendig kompetanse.

Norsk Losforbund mener myndighetene bør arbeide for å redusere antall ulykker på kysten. Det er vanskelig å konkludere med noe annet enn at fremlagte forslag til losplikt forskrift vil føre til en betydelig økning.

Norsk Losforbund anbefaler at dagens grense for losplikt opprettholdes, eventuelt at den generelle grensen settes til 50 m, som vil være mer i samsvar med dagens grense. De nye forskriftene gjør det enkelt for navigatører som har nødvendig kompetanse å få utstedt farledsbevis, vi mener det er en mye bedre måte å regulere dette på en helt å fjerne kontrollen av navigatørens kompetanse.

I paragrafens siste ledd blir fartøy som har løyve til persontransport i rute etter lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) gitt fritak for losplikten hvis fartøyet trafikkerer den ruta som løyvet gjelder for.

Norsk Losforbund kan ikke se at denne loven sikrer at navigatører om bord på disse fartøyene har nødvendig kompetanse til å seile på Kysten. Mange av disse fartøyene har et betydelig antall passasjerer, og ofte seiler de i høye hastigheter. Vi vil derfor anbefale at også navigatøren på disse fartøyene må vise at de har den nødvendige kompetanse til å seile forsvarlig på kysten. Navigatører på ferger som går i fast rute mellom noen få havner og anløper de samme havnene flere ganger for dagen mener vi ikke trenger å demonstrere sine kunnskaper. Ikke på grunn av at de faller inn under yrkestransportloven, men fordi de i løpet av meget kort tid vil lære farvannet svært godt.

### **§9 Dispensasjon**

Her åpnes det opp for å gi dispensasjon fra losplikten. Norsk Losforbund har registrert at ved flere anledninger søker agenter om dispensasjon fra losplikten uten at dette har vært et ønske fra fartøyet, eller det at var mangel på loser.

Resultatet har ved flere anledninger vært at Kystverket har innvilget dispensasjon til fartøyet mot kapteinens ønske. Ved et tilfelle ble Norsk Losforbund kontaktet av fartøyet for å få hjelp til å skaffe los fordi losformidlingen insisterte på at de måtte seile på dispensasjon.

Med de nye reglene for farledsbevis kan alle som har den nødvendige kompetanse til å seile i et farvann umiddelbart melde seg opp til eksamen å få utstedt farledsbevis. Norsk Losforbund mener derfor at adgangen til å gi dispensasjoner bør begrenses til kun å gjelde ved losmangel.

Det bør aldri innvilges dispensasjon etter søknad fra agent. Kapteinen selv må bekrefte at han ønsker dispensasjon i stede for å vente.

### **§ 11 Tilfeller der farledsbevis ikke kan utstedes**

I siste ledd åpnes det for å gi dispensasjon fra denne paragrafen. Vi mener at dette bare bidrar til økt administrasjon. Hvis det er noen spesialtilfeller en ser for seg vil være nødvendig å kunne vurdere å gi dispensasjon bør disse spesifiseres.

### **§ 12 Tilfeller der farledsbevis ikke kan benyttes**

Norsk Losforbund mener at fartøy som har tungolje om bord bør komme inn under denne paragrafen, selv om tungoljen skal benyttes som drivstoff. Det store forurensningspotensialet disse fartøyene representerer skulle være kjent etter de siste års hendelser. Vi anbefaler derfor at disse fartøyene blir pålagt å bruke los, dette vil i tillegg til å redusere sannsynligheten for uhell være et insitament til å gå over til mer miljøvennlig drivstoff alternativ.

I siste ledd åpnes det for å gi dispensasjon fra denne paragrafen. Vi mener at dette bare bidrar til økt administrasjon. Hvis det er noen spesialtilfeller en ser for seg vil være nødvendig å gi dispensasjon for bør disse spesifiseres.

### **§ 14 Farledsbevisprøve**

Norsk Losforbund er i utgangspunktet positiv til den foreslåtte farledsbevis ordningen. Kravet til å måtte dokumentere erfaring fra Kystseilas er fjernet, men vi mener det likevel kan forsvares ved at samtlige må opp til både praktisk og teoretisk eksamen. Det medfører at navigatører som har den nødvendige kompetanse raskt kan få utstedt farledsbevis.

Selv om hovedregelen er at samtlige skal gjennomgå prøve legges det også her opp til dispensasjon fra hovedregelen. Vi forstår ikke bakgrunnen for dette og mener at dette kan føre til en betydelig svekkelse av ordningen.

### **§ 25 Ikrafttredelse**

Vi antar at det er en skrivefeil at forskriften skal tre i kraft før høringsfristen er ute.

### **Utkast til forskrift om beredskaps-, losings- og farledsbevisavgift**

Norsk Losforbund mener at avgiftsstrukturen må være minst mulig konkurranse vridende samtidig som den bør gi insitamenter som bidrar til økt sjøsikkerhet. Til tross for at bruk av los gir betydelig økt sikkerhet premieres de som velger å seile uten los, dette mener vi er uheldig.

Vi mener også at det største problemet med en slik avgift er når den er konkurranse vridende. Fartøy som går i utenriksfart konkurrerer hovedsakelig med andre fartøy, men også her kan gebyrer føre til at man velger en havn med kort innseiling, for eksempel å seile til Larvik i stede for Oslo for å spare gebyrer, og dermed bidrar til økt belastning på veinettet. Fartøy i innenriksfart er de som ført og fremst opplever en betydelig konkurranse fra landtransporten. For de sistnevnte fartøyene vil økte utgifter være et stort problem da marginene allerede er små.

Det ideelle var selvsagt om de som bruker los ikke hadde noen større utgifter en øvrige. Vi ser at dette vil være vanskelig å få til å fungere i praksis så lenge tjenesten skal være bruker finansiert. Subsidiert mener vi derfor at losberedskapsgebyret må være så stort som mulig, slik at konkurransevridningen blir så liten som mulig. Losberedskapsgebyret bør derfor ikke reduseres slik som foreslått. Det burde heller vært losberedskapsgebyret som sto for 60 %, losingsavgift 38 % og farledsbevisavgift 2 %.

Vi har i kommentarene til utkastet til lospliktforskrift tatt til ordet for at fartøy mellom 50 og 70 meter også bør pålegges losplikt, hovedsakelig for å unngå at de skaper farlige situasjoner/ulykker for andre skip hvor konsekvensene kan bli katastrofale.

Fartøy som blir pålagt losplikt med en slik begrunnelse foreslår vi blir fritatt fra losberedskapsgebyret. Mange av fartøyene i denne størrelsen går i kystfart, vi unngår på den måten å pålegge dem betydelige avgifter som vil representere et problem i forhold til konkurransen mot landtransporten, samtidig som det er kontroll med at de har nødvendig kompetanse.

#### **§ 14 Losing av flere fartøyer (konvoilosing)**

Losen kan aldri påta seg å lose mer enn ett fartøy om gangen ut fra kontrollmessige årsaker. Om flere fartøyer følger ”moderskipet” vil en aldri kunne gardere seg mot hvilke manøvrer disse foretar seg, uten at losen kan gjøre noe fra eller til. De må gjerne få dispensasjon til å seile uten los under forutsetning av de følger etter fartøyet som har los om bord. Men det blir feil å si at vi loser fartøyet. I tillegg er jo dette ofte marinefartøy som ikke har plikt til å ta los om bord og da blir det helt feil å kreve avgift av de som ikke får los om bord. Hvis de ønsker los bør det være opp til dem om de vil bestille til første fartøy eller om de ønsker los på flere fartøyer. Også i forbindelse med rigglosing har det forekommet at fartøyer tilknyttet operasjonen med riggen har blitt definert som konvoilosing. Det fungerer helt fint så lenge de er fast i riggen, men losen på riggen har ingen kontroll over disse når de ikke er fast, og kan da heller ikke ha noe ansvar for hva disse foretar seg på egen hånd. En riggoperasjon med en eller flere fartøyer satt fast er vel mest å regne som et slep, og bør vel bli fakturert som det, med andre ord at de betaler for total BT.

Norsk Losforbund foreslår at denne paragrafen fjernes

Med vennlig hilsen

Jan Magne Fosse  
Formann