

Kystverket
post@kystverket.no

Deres ref: 10/00376-1

Oslo, 8. juli 2010

HØRING OM UTKAST TIL NY FORSKRIFT OM LOSPLIKT I NORSKE FARVANN OG FORSKRIFT OM LOSINGSAVGIFT, LOSBEREDSKAPSAVGIFT OG FARLEDSBEVISAVGIFT

Vi viser til deres brev om ovennevnte av 8. april 2010.

Rederienes Landsforening støtter Kystverkets arbeid med å effektivisere lostjenesten samtidig som sikkerhetsnivået videreføres; og at det derfor har vært behov for å tilpasse regelverket til dagens trafikkbilde og tilgjengelige hjelpemidler og infrastruktur. Det er verd å merke seg at dagens sikkerhetsnivå er høyt og at sjøtransporten er en sikker transportform enten det gjelder transport av gods eller passasjerer. En av konklusjonene fra DNVs rapport "Evaluering av reglene for bruk av los" fra 2006 underbygger dette (under pkt 5): *"Det er med andre ord ikke grunnlag for å gjøre radikale endringer med losplikten, og fokuset er derfor å forbedre losplikten innenfor rammer som er sammenlignbare med dagens ordning."*

Vi er også enig i at kostnadene til lostjenesten i hovedsak skal belastes de som benytter seg av los.

Generelt vil vi bemerke at forskriftsendringene vil medføre nye kostnader for flere av våre medlemmer på grunn av den økte losplikten for innenriks skipsfart. Vi kan ikke se behovet for utvidelse av losplikten og dersom forslaget opprettholdes mener vi at kostnadene forbundet med utstedelse av farledsbevisene i sin helhet dekkes av Kystverket. Vi mener også at losberedskapsavgiften bør fases ut og belastes de som faktisk benytter seg av los, eventuelt dekkes av Kystverket. Skal ambisjonen om mer transport på kjøll oppfylles må kostnadene til rederiene ned og ikke opp.

Videre vil vi bemerke at den økte losplikten for innenriksfarten er i høringsnotatet i hovedsak begrunnet med at det er et innslag av utenlandske navigatører som på grunn av dårlig språkferdigheter kan skape farlige situasjoner. Denne generaliseringen medfører en losplikt for en hel næring som synes unyansert.

Når det gjelder enkelt punkter i forslaget har vi følgende kommentarer:

Definisjonen på passasjerfartøy i § 2 bør lyde: *"Fartøy som fører mer enn 12 passasjerer."* Fartøy som ikke har passasjerer om bord bør følge de vanlige reglene

for losplikt. Det er ingen spesielle egenskaper ved et passasjerfartøy som skulle tilsi andre regler når det er på vei f eks til verksted eller et annet operasjonsområde uten passasjerer.

Losplikten for fartøyer som har løyve til persontrafikk er innskjerpet uten at vi kan se en tilstrekkelig begrunnelse for det. Tidligere har det ikke vært krav om at fartøyet skal trafikkere den ruten løyvet gjelder for at man er unntatt losplikten. Endringen medfører at det blir losplikt mellom "ruten" og f eks nattligge eller verksted. I begrunnelsen for dette under kommentarene til § 6, tredje ledd legges det vekt på at mange fartøy i innenriks fart er bemannet med utenlandske sjøfolk og at språkproblemer kan skape farlige situasjoner. For rederiene som driver passasjertrafikk i innenriks skipsfart er det krav om at mannskapet behersker er skandinavisk språk. Dette kombinert med at rederiene må følge en nasjonal tariffavtale, medfører at det bare er navigatører som behersker norsk svært godt som bemanner disse fartøyene. Navigatørene på fartøyene har god kystkunnskap og er vant med å navigere i langs kysten. Vi foreslår derfor at det ikke settes krav til at fartøyet skal trafikkere i ruten for ikke å ha losplikt.

Passasjerskip blir etter § 6 lospliktig. Sammen med definisjonen av passasjerfartøy i § 2 betyr det at alle hurtigbåter som trafikkerer langs kysten som ikke går i et løyvesamband blir lospliktige. Det kan være alt fra ambulanse transport til hurtigbåter på dagscruise. Vi minner om at Sjøfartsdirektoratet har laget forskrifter om assessor utsjekk av navigatører på hurtigbåter, jfr. FOR 1998-01-05 nr 06: Forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip. Vi mener denne ordningen i tilstrekkelig grad tilfredsstillende krav til sikkerhets- og farvannskunnskap for navigatørene. Videre blir krav om losplikt for denne fartøysgruppen blant annet begrunnet med personer ikke kan sikres mindre enn farlig last. Eventuelle krav om losplikt må imidlertid begrunnes i risiko for den enkelte fartøysgruppen. Ovennevnte rapport fra DNV er på ingen måte uttømmende på dette punktet og trekker ingen klare konklusjoner for behovet for losplikt for passasjerfartøyer. Fartøyer med mange passasjerer vil i alle tilfeller bli fanget opp av losplikten på grunn av lengde over 70 meter. Vi foreslår derfor at losplikten for passasjerfartøyer bortfaller.

Skoleskipene drives med norsk besetning som ikke utgjør en fare for at språkproblemer skal skape farlige situasjoner, jfr. ovenfor. Vi ber derfor om at disse også blir unntatt losplikt i § 6.

Etter § 12, 3, ledd kan Kystverket bestemme at farledsbevis kan benyttes med føring av farlige stoffer. Langs kysten transporteres rutinemessig farlig last, f eks LNG. Dette er fartøyer som med besetning som er svært godt kjent på kysten. Vi mener at derfor at navigatørene på disse fartøyene bør få farledsbevis.

Vennlig hilsen
Rederienes Landsforening



Klaus Værnø
ass. direktør