

Kystverkets hovedkontor
Postboks 1502
6025 Ålesund

16. desember 2010

KOMMENTARER TIL KYSTVERKETS FORSLAG TIL RETNINGSLINJER FOR UNNTAKSBESTEMMELSENE I NY LOSFORSKRIFT

Generelt

På vegne av næringen takker Maritimt Forum for anledningen til å gi kommentarer til retningslinjene for bruk av farledsbevis på skip over 150 meter og for skip med farlig/forurensende last med enkel og dobbel bunn over hhv. 70 meter og 90 meter, §§ 11 og 12 i ny losforskrift.

Vi mener i utgangspunktet at disse lengdebegrensingene ikke burde vært satt, og vi viser i den sammenheng til våre kommentarer i høringsbrevet til ny losforskrift. Siden forskriften er fastsatt og skal gjelde fra nyttår, vil vi i det etterfølgende gi våre kommentarer til retningslinjene for unntak fra forskriften.

Først og fremst vil vi påpeke at farledsbevis og bruk av los er for å sikre lokal farvannskunnskap på broen. Det er til enhver tid skipets navigatører som er ansvarlig for navigasjon og manøvrering i alle farvann. Losen, som farledsbeviset skal kompensere for, er kun en rådgiver, uten beslutningsmyndighet og ansvar.

Farledsbeviset er personlig for den enkelte navigatør. Likevel legger vi til grunn en forventning om at når unntak gis for enkeltskip i denne kategorien, skal det også være forutsigbarhet for at andre navigatører med farledsbevis skal få samme unntak for å føre det samme skipet og søsterskip som opererer i samme område. En slik forutsigbarhet er viktig for oss, da den kan medvirke til om et rederi vil kunne ta risiko mht. investering i nytt fartøy som vil være gjenstand for søknad om unntak fra forskriften. Det er slik at ved kontrahering av et nybygg, vil navigatørene bli ansatt lenge etter at beslutning om bygging blir tatt. Det vil være uvisshet om søknad om farledsbevis vil gå igjennom. Denne tvilen vil kunne stoppe et konkret prosjekt som ligger i grenseland i forhold til losforskriften. Det er derfor et poeng om det kunne være en spesiell unntaksbestemmelse hvor nybygg eller fartøy under bygging kunne benytte unntaksbestemmelsen ved visse kriterier, fremfor en bestemt person.



Det er bra at det legges opp til at søknadene skal behandles av en og samme enhet i Kystverket. Vi legger til grunn at det vil sikre forutsigbare behandlingsrutiner.

Kystverkets forslag til retningslinjer er svært utførlige og vi mener de må kun ses på som veiledende og ikke ufravelige. Nedenfor følger kommentarer til enkelte punkt i det mottatte forslaget til retningslinjer.

Fartøyskriterier

Kommentar til pkt. 3. om Baug- og sidepropeller

Baugpropeller er ikke det eneste hjelpemiddel som gjør at et fartøy styres effektivt når det går akterover. Azipodepropeller, rorpropeller, Voit Schneider propeller m.fl. er svært effektive i den sammenheng.

Operasjonskriteria

Ethvert fartøy skal iht. IMO og flaggstat kunne seile sikkert fra kai til kai. Det er ikke krav om bruk av ekstra bemanning i form av los i den sammenheng, men los kan vurderes om det finnes nødvendig. For spesielt store skip vil eventuell bruk av taubåter kunne være aktuelle, avhengig av farvann, værforhold og skipets egen utrustning. Flere steder, for eksempel i Afrika og i polarområder finnes det ikke loser, eller losene kan ha mangelfull kompetanse i forhold til større skip.

Rederienes sikkerhetssystem beskriver nødvendig brobemanning for de ulike områdene og forholdene skipet befinner seg i, og losen inngår ikke som en del i dette. Losen vil være en ekstra ressurs som skal bidra med lokal farvannskunnskap.

Kommentar til pkt. 1. om Bemanning

Flaggstaten fastsetter en bemanning som de mener er nødvendig for skipets drift. Denne myndighetspålagte bemanning er ikke nødvendigvis en "ren" minimum sikkerhetsbemanning for skipet. Selv norskregistrerte skip har til dels bemanningsoppgaver utover minimum sikkerhetsbemanning. Andre flaggstater kan i sine bemanningspålegg dimensjonere bemanningen også ut fra flere forhold enn sikkerheten, slik det også har vært i Norge. Vi minner om at selv minimum sikkerhetsbemanning som jo er dimensjonert ut fra å ivareta større sikkerhetsmessige arbeidstopper (for eksempel doubling av vakter), har en betydelig kapasitet til også ivareta andre arbeidsoppgaver. For eksempel har de større norskregistrerte lasteskipene som oftest en bemanningsoppgave på 13 personer, hvorav under halvparten til daglig inngår i vakthold. På disse skipene som går et trevaktssystem inngår heller ikke skipsfører i normale vakter. For øvrig har de største skipene som omfattes av dette generelt en besetning på rundt 22, det vil si langt over de pålagte 13.



Punkt 2. om Vaktordninger

Vaktordninger og "fatigue" må ses i sammenheng med avløsningsordningene.

Punkt 4. og 5. "Farled" er feilskrevet i overskriftene.

Sluttkommentar

Praktiseringen av unntakene vil avgjøre om de gir tilstrekkelig forutsigbarhet og likebehandling. Retningslinjene skal gi forutsigbarhet for unntak, og de skal gi likebehandling mellom de ulike søkerne. Vi oppfatter at det er en målsetting å få ned antallet losoppdrag ved at flest mulig skal ha mulighet til å gå med farledsbevis, også på de skip som faller utenfor selve forskriftsteksten her. Praksis vil vise om disse målsettingene nås. Vi kan love at dette vil følges nøye opp av næringen i tiden fremover. Siden retningslinjene legger opp til utstrakt bruk av skjønn i behandlingen av de ulike tilfellene ønsker vi å ha mulighet til å komme tilbake med kommentarer når vi har et klarere bilde av hvordan retningslinjene praktiseres.

Med hilsen
MARITIMT FORUM

Jørn Th. Prangerød
Daglig leder

Kopi:
Fiskeri- og kystdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet

