

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

REMISSYTTRANDE

Er beteckning N2008/150/TR

Göteborg 2008-04-08

Delbetänkandet Lotsa rätt! (SOU 2007:106)

Sveriges Redareförening (SRF) har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Inledning: SRF:s övergripande uppfattning är att lotsningsverksamheten ska vara kompetens- och riskbaserad och bedrivs inom ramen för ett öppet och kontrollerat kvalitetssystem. Lotsningsverksamheten ska självklart bedrivs och organiseras så kostnadseffektivt som möjligt. Föreningen återkommer med synpunkter på detta i samband med remissvar till tilläggsdirektivet.

Med en kompetensbaserad verksamhet menar föreningen att det är kompetens som ska avgöra huruvida en person har rätt kvalifikationer att lotsa fartyg – inte vederbörandes anställningsform eller om personen i fråga är mönstrad eller ej. Det ska vara en objektiv prövning mot fastställda och relevanta krav som ska vara avgörande.

Det råder ingen tvekan från SRF:s sida om att lots är nödvändig i särskilda situationer. Men det är samtidigt föreningens uppfattning att delar av denna kompetens bör kunna komma fartygsbefälet till godo på annat sätt än att lotsen fysiskt kommer ombord. Det är därför SRF:s uppfattning att den föreslagna försöksverksamheten påbörjas snarast för att pröva och utvärdera system och teknik.

Sjöfartsinspektionen är den part som enligt SRF:s mening ska ha det övergripande ansvaret för lotsningsverksamheten. Då SRF:s syn är att lotsning i grunden handlar om kompetens, bör Högskolans, tillsammans med den befintliga lotsutbildningsorganisationens, erfarenhet och system utnyttjas. Detta är också i hög grad en fråga om att samutnyttja de resurser som finns i form av exempelvis simulatorer, lärare samt, inte minst, att minimera de administrativa kostnaderna.

Då ett av lotsningens syften är att reducera risken för olyckor och negativ miljöpåverkan, måste också kraven vara baserade på en riskbedömning som i sin tur måste utgå från fastsatta mål. Risk varierar och förändras emellertid och kan därför inte endast mätas med kvantitativa mått. SRF välkomnar därför ett system där kravet på lots är baserat på kvalitativa mått, och inte på statistiska mått såsom fartygets längd och bredd.

Lotsningsfunktionen är en viktig och integrerad del av sjötransportsystemet. Det ställs höga krav på samtliga inblandade parter i logistikkedjan att uppvisa fungerande kvalitetssystem. SRF är av den uppfattningen att lotsningsverksamheten ska bedrivas inom ramen för ett öppet och kontrollerat kvalitetssystem. Med öppet system menas bl.a. att inträffade och inrapporterade tillbud görs tillgängliga så att alla inblandade aktörer kan medverka till ett ständigt förbättringsarbete. Föreningen ser sig ha en uppgift i att både delta i och aktivt medverka i sådant förbättringsarbete.

Avgörande för kontinuerlig utveckling av ett säkerhetssystem är även tillgång till statistisk data. SRF vill därför understryka behovet av att Sjöfartsverket gör erforderlig statistik tillgänglig. Med tillgång till det totala antalet anlöp sett i relation till tillbud och olyckor för fartygsanlöp med lots och utan lots samt fartyg vilka framförts med lotsdispens eller generell dispens, finns förutsättningar för att på objektiva grunder utveckla säkerhetsarbetet kostnadseffektivt. Då just statistik, eller andra sakliga argument, saknas om att fartyg som framförs med befäl som innehar generell lotsdispens utgör en större risk eller är mer olycksdrabbade än andra, motsätter sig SRF kraftigt att generella lotsdispenser avskaffas.

Det måste finnas en tydlig koppling mellan olika investeringar och vilka effekter dessa får för sjösäkerheten. Ett bra exempel på ett effektivt utnyttjande av befintlig teknik för att höja sjösäkerheten är, enligt föreningens uppfattning, att använda befintlig AIS teknik i en aktiv trafikövervakning över Östersjön enligt samma modell som Finland, Ryssland och Estland idag tillämpar i Finska viken (GOFREP). Erfarenheterna från GOFREP är goda och investeringarna är, i relation till den sjösäkerhetshöjande effekten, klart motiverade.

Nedan följer SRF:s svar och kommentarer med hänsyn till de förslag och i den ordning som de återfinns i delbetänkandet.

1. De principiella rättsreglerna för lotsning regleras i en särskild lotslag

SRF står bakom förslaget om att lotsning regleras i en särskild lotslag.

2. Grundläggande behörighetskrav för lotsar

SRF står bakom förslaget att lotsens kvalifikationer ska prövas av Sjöfartsinspektionen.

3. Lotsens kvalifikationer ska prövas av Sjöfartsinspektionen

SRF är av den uppfattningen att prövning av både lotsdispenser och styrsedlar ska göras av Sjöfartsinspektionen.

SRF:s uppfattning är att lotsens grundutbildning (lotsexamen) med fördel bör kunna anordnas inom ramen för högskolans utbildningssystem medan den lokala utbildningen (styrsedel) kan ordnas av lokal lotsorganisation. Vid sidan av att grundutbildningen då helt eller delvis kan finansieras genom staten, finns flera positiva effekter av en sådan struktur. Bland annat har högskolan lång erfarenhet av att pröva och värdera utbildningar, vilket, tillsammans med möjligheten för personer som inte har svenskt medborgarskap, öppnar upp systemet för fler sökande med varierande bakgrund och erfarenhet men likväl är lämpliga som lotsar.

SRF är alltså av den uppfattningen att Sjöfartsinspektionen får det övergripande ansvaret för alla frågor rörande utbildning, träning och examination/certifiering m.m. för såväl lotsar som fartygsbefäl. Men den ordning som är idag där lotsar, på uppdrag av Sjöfartsinspektionen, utför prövningen måste däremot ändras. Detta är orimligt i en möjlig framtida situation där en konkurrerande lotsningsorganisation tar över ansvaret för ett visst område, men där den nya prövas av den befintliga utövare. SRF anser att de som genomför själva prövningen, både den praktiska och den teoretiska, ska vara anställda vid Sjöfartsinspektionen.

4. Till böter eller fängelse i högst sex månader ska den kunna dömas som lotsar fartyg eller på annat sätt utför lotsuppgifter på svenskt territorium utan giltigt behörighetsbevis

SRF har inget att invända mot skärpta rättsliga sanktioner i detta avseende. Däremot måste det stå utom allt tvivel när lotsplikt föreligger och när ett fartyg beviljas avsteg från denna. Ett exempel på ett idag fungerande tillvägagångssätt är de tillfälliga dispenser som ges vid förhållningar. (Ansvarig chef vid Sjöfartsinspektionen ger på basis av en riskbedömning befälhavaren rätt att flytta fartyget utan lots.)

5. Sekretess för djupdata

För att undvika en framtida bristsituation och för att öka urvalet till lotsutbildningen, är föreningen positiv till borttagandet av kravet på svenskt medborgarskap. Som föreningen understryker vid ett flertal tillfällen i detta remissvar, ska kompetensen, och en objektiv prövning av denna, vara avgörande.

6. Standardiserade färdplaner

SRF delar utredarens uppfattning att standardiserade färdplaner, som då ska vara obligatoriska för såväl lotspliktiga som icke lotspliktiga fartyg, bidrar till en ökad sjösäkerhet. Idag kan mindre fartyg som inte följer gängse rutiner och som inte är lotspliktiga utgöra en betydande risk för övrig sjöfart.

7. Försöksverksamhet med landbaserad lotsning

SRF uppfattning är att lotsning innehåller delarna navigering, manövrering samt kommunikation. Då denna definition inbegriper manövrering, blir just benämningen "landbaserad lotsning" missvisande, eftersom tekniken enligt SRF:s mening inte tillåter att fartyg manövreras från land.

Oaktat benämning, är SRF av den uppfattningen att utveckling och investering i utbildning, modern teknik både ombord på fartyg och i land samt anpassade farleder måste kunna innebära att också lotsningen ska kunna utvecklas och moderniseras. Lotsen tillför fartyget kompetens och enligt föreningens mening bör *delar* av den kompetens fartyget behöver för sitt säkra framträdande kunna tillföras befälet ombord på annat sätt än genom att lots behöver embarkera. I detta sammanhang ska det också påpekas att just emarkering och debarkering är riskmoment i sig, framförallt för lotsen men även i vissa fall för fartyget.

SRF ser det därför som angeläget att föreslagen försöksverksamhet påbörjas och understryker vikten av att verksamheten följs upp och utvärderas av en oberoende organisation.

Bristen på kommunikation mellan fartygets befäl, lots, andra fartyg, hamn m.m. är idag ofta orsaken till tillbud och olyckor. SRF är därför av den uppfattningen att kombinationen av standardiserade färdplaner och en ökad koncentration av kommunikationsflödet till VTS, som också ges behörighet att styra över trafikflödet, bidrar till en ökad säkerhet. Försöksverksamheten måste enligt föreningens uppfattning därför inbegripa alla de instrument som bidrar till en accepterad säkerhetsnivå. I detta perspektiv har VTS:en, i en förstärkt form, en betydande roll.

8. Utrustningskriterium vid bedömning av lotsplikt

SRF är av den uppfattningen att kravet på lotsplikt ska vara baserat mer på kvalitativa än kvantitativa mått. Befäl i rederier som investerat i teknik och utbildning utöver regelkrav måste anses ha fått bättre förutsättningar att framföra sitt fartyg. Därför delar föreningen SSPA:s bedömning att det är rimligt att endast fartyg med elektroniska sjökort ska kunna vara föremål för prövning till lotsdispens. Däremot finner föreningen det högst ologiskt att befälhavarna vid pratisk prövning till lotsdispens inte får utnyttja tillgänglig utrustning. En befälhavare har alltid ansvaret för sitt fartyg, och ska alltid utnyttja all tillgänglig utrustning för fartygets säkra framförande – också under prövning till lotsdispens. Om utrustningskravet för lotsdispens ändras enligt ovan, måste detta även återspeglas i prövningen till lotsdispens. Test i "blindkort" kan exempelvis reduceras till förmån för att den sökande ska kunna visa att den tekniska utrustningen ombord kan utnyttjas på rätt sätt.

9. Befälhavarens ansvar att tillkalla lots

SRF står bakom förslaget att befälhavarens ansvar att tillkalla lots författningsregleras.

10. Kommunikation föreslås ingå i lagens definition av lotsning

Bristen på tydlig kommunikation mellan befälhavare, lots, bogserbåtar, hamn, VTS och andra fartyg m.m. är inte sällan en starkt bidragande orsak till olyckor. SRF välkomnar därför att begreppet inbegrips i definitionen av lotsning och att det i framtiden läggs än mer fokus på denna viktiga fråga. Enligt föreningens uppfattning bör engelska göras till farledsspråk för att reducera antalet tillbud och olyckor hänförliga till "enkla missförstånd".

11. Paris MoU:s svarta lista

Lotsens uppgift är att bidra till en ökad sjösäkerhet och förhindrandet av negativ miljöpåverkan. SRF är, i likhet med utredarens förslag, av den uppfattningen att behovet av lots främst ska baseras på en objektiv riksbedömning. Enligt SRF utgör fartyg registrerade i stat som är upptagen på den "svarta listan" en större risk mot säkerheten och miljön än de som återfinns på den "vita listan". SRF anser därför att detta förslag är pro-aktivt och leder i sin förlängning till en ökad säkerhet och ett bättre miljöskydd.

12. Lägre befäl med lotsdispens vs. befälhavare som saknar dispens

Befälhavaren har alltid det övergripande och slutgiltiga ansvaret för sitt fartyg. Men detta betyder självfallet inte att han eller hon ska besitta all nödvändig specialistkompetens. Det som är viktigt är att erforderlig kompetens finns och utnyttjas. Om personen som innehar denna kompetens är anställd vid Sjöfartsverket, inte är mönstrad eller är mönstrad som styrman eller befälhavare, är absolut ovidkommande enligt SRF:s uppfattning. SRF står därför bakom utredarens förslag om att lägre befäl ska kunna utnyttja sin lotsdispens, även om inte befälhavaren innehar en dispens. På samma sätt måste alltså personer som inte är mönstrade ombord på det aktuella fartyget, kunna utnyttja en lotsdispens. Under denna punkt vill föreningen framföra att vi delar utredarens uppfattning att även en dispensinnehavare ska kunna framföra ett fartyg under samma tidsbegränsningar som en lots.

13. Giltighetstiden för lotsdispenser ska vara fem år

SRF står bakom detta förslag.

14. Sjöfartsinspektion får ett helhetsansvar för examination vid lotsdispenser

SRF är av den uppfattningen att prövning av både lotsdispenser och styrsedlar ska göras av Sjöfartsinspektionen. Se även svar på förslag nr. 3.

15. Sjöfartsinspektion ges i uppdrag att utforma ett mer flexibelt regelverk för lotsplikt

Behovet av lots ska vara riskbaserat och utgå från fastsatta mål.

16. Förenklat dispensförfarande vid färd i korridorer med standardiserade färdplaner ska vara möjligt

SRF stödjer förslaget om förenklat dispensförfarande vid färd i korridorer med standardiserade färdplaner.

17. Möjligheten till generell lotsdispens avvecklas

Föreningens uppfattning är att historisk data över inträffade olyckor och tillbud, tillsammans med slutsatser dragna från dessa, måste utgöra grunden för sjösäkerhetshöjande åtgärder och beslut. SRF har inte tagit del av någon data som indikerar att de cirka 80 generella lotsdispenser som finns, utmärker sig i någon olycksstatistik eller utgör någon större risk. Lots ska användas där nyttan att reducera risk är som störst. SRF motsätter sig därför bestämt förslaget att möjligheten till generell dispens avvecklas.

18. Kunskapsuppbyggnad – lotsningens effekter ska utvärderas

Tillförlitlig statistik utgör en fundamental del i allt säkerhetsarbete. Som SRF påtalade redan i samband med "RenTur-utredningen" 1979, måste Sjöfartsverket kontinuerligt presentera statistik över antalet fartygspassager med eller utan lotsdispens och generella lotsdispenser.

Målen för lotsningen finns, men vad som saknas är förståelsen och kunskapen om relationen mellan övriga sjösäkerhetsinstrument som finns för att höja säkerheten. För att uppnå en säker och effektiv lotsorganisation, måste hänsyn tas till vilka sjösäkerhetseffekter som uppnås inte bara genom lotsning utan även genom investeringar i exempelvis förbättrade farleder och tillgång till förstärkt VTS. Detta ska sedan ses i relation till fartygens tekniska standard och besättningens kompetens. Lotsning är i flera avseenden exklusiv och ska användas där den gör mest nytta. Lotsens betydelse för säkerheten måste klarläggas bättre eftersom den är en kostnadskrävande säkerhetsåtgärd, som måste vägas mot andra åtgärder.

Göteborg som ovan

SVERIGES REDAREFÖRENING

Roger Lindgren

Carl Carlsson

CCL/AST