



Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Remiss - SOU 2007:106 - Lotsa rätt!

Rubricerade betänkande har remitterats till Sjöfartsinspektionen för yttrande. Inspektionen får anföra följande.

### En ny lotslag

Sjöfartsinspektionen tillstyrker förslaget till rättslig reglering av lotsningsverksamheten.

### Behörighetsreglering för lotsar

Sjöfartsinspektionen tillstyrker förslaget till behörighetsreglering för lotsar och att det skall vara Sjöfartsinspektionen, som ställer upp behörighetskrav och prövar en lots kvalifikationer inför utfäendet av en behörighet. Sjöfartsinspektionen stödjer också förslaget att av Sjöfartsverket redan anställda lotsar per automatik skall få sina behörigheter i den omfattning som motsvarar deras styrsedlar vid reglernas ikraftträdande.

En reglering som den föreslagna kommer också att leda till att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan den kommande Transportinspektionen, i vilken Sjöfartsinspektionen förutsätts bli en del, och utföraren/arna av lotsning, vare sig dessa fortsatt är Sjöfartsverket eller andra utförare eller en kombination. Sjöfartsinspektionen tillstyrker också förslaget att lotsning av en inte behörig lots skall vara straffsanktionerad.

Sjöfartsinspektionen har ingen erinran mot förslaget att slopa medborgarskapskravet på lotsar. Även om så inte skulle ske är en prövning av sekretessbehovet för djupdata önskvärd. Bättre kunskap om djupförhållandena i en farled leder allmänt sett till en bättre sjösäkerhet.

Datum  
2008-04-02

Vår beteckning  
1002-08-21005

## Teknik och lotsning

Sjöfartsinspektionen är positiv till förslaget att Sjöfartsverket bör ta fram digitaliserade standardfärdplaner. Sådana färdplaner, som kan innehålla nautisk tilläggsinformation, skulle främja sjösäkerheten.

Sjöfartsinspektionen är principiellt starkt kritisk till förslaget om det, som i betänkandet kallas "lotsning från en central i land, så kallad landbaserad lotsning". – Lotsning betyder, inte bara i Sverige utan i alla sjöfartsnationer, att fartyget får en rådgivare ombord, som direkt deltar i arbetet på bryggan med framförandet av fartyget. Om ett fartyg vägleds från land, vilket då och då inträffar, är detta inte lotsning utan just vägledning. En sådan vägledning kan inte innebära den typ av detaljerade besked från en lots på bryggan om ett par graders kursändring, förändringar av propellerstigningen, mindre ändringar av rodervinkeln m m, som i en viss situation kan vara helt avgörande för fartygets säkerhet. En operatör i land kan grovt varna för att fartyget är på väg in i en viss trafiksituation eller avviker från en viss färdväg. Lotsning är inte teknik utan en verksamhet, som bedrivs av en människa i tät samverkan med andra människor och i vilken teknik utnyttjas som hjälpmedel.

Diskussion om landbaserad lotsning förs då och då precis som diskussioner om likheter/olikheter mellan framförande av flygplan jämfört med fartyg. Det är mycket positivt att denna senare diskussion på något sätt nått en slutpunkt genom den jämförande studie, som är bilagd utredningsbetänkandet. Det finns därför skäl att försöka genomföra en saklig och oberoende simulering av vägledning av fartyg från land för att diskussionen skall få ett sakligt underlag. Först när resultatet av en simulering utvärderats och bedömts kan ställning tas till om verkliga försök skall genomföras, vilket i sin tur fordrar ett ställningstagande till vilken säkerhetsnivå, som skall anses vara godtagbar vid sådana försök; enligt Sjöfartsinspektionens uppfattning är det osannolikt att den skulle bli högre än vid traditionell lotsning och det är inte troligt att den skulle bli lika hög men detta bör provas.

Den inställning till förslaget, som nu redovisats, skall inte uppfattas som teknikfientlig eller utvecklingsfientlig; den är enligt Sjöfartsinspektionens uppfattning ett uttryck för en nykter syn på och en kunskap om vad lotsning egentligen är.

Sjöfartsinspektionen avstyrker inte förslaget om ett utrustningskrav som en parameter vid bedömningen av om lotsplikt skall gälla men understryker att tekniken endast är hjälpmedel. En viss utrustning kan förbättra möjligheterna att säkert framföra ett fartyg, nämligen om de ombord kan utnyttja den rätt.

Datum  
2008-04-02

Vår beteckning  
1002-08-21005

### **En mer riskbaserad lotsplikt**

Sjöfartsinspektionen tillstyrker förslaget att författningsreglera befälhavarens ansvar att tillkalla lots och att kommunikation skall anses vara ett delmoment i lotsningen.

Sjöfartsinspektionen tillstyrker också principiellt att fartyg från länder, som är upptagna på Paris MOUs s k svarta lista under alla omständigheter skall vara lotspliktiga. De säkerhetsmässiga vinsterna av detta skall inte överdrivas men en sådan regel skulle vara ett uttryck för ett principiellt ställningstagande att kvaliteten på världshandelsflottan skall höjas.

Ett praktiskt problem, som kommer att uppkomma, är att fartyg, som inte är skyldiga att vara utrustade med AIS, dvs fartyg med en bruttodräktighet under 300, kan vara svåra att upptäcka. Lotsplikten bör därför begränsas till fartyg från flaggstat på Paris MOUs svarta lista med en bruttodräktighet om 300 eller mer. Detta är från säkerhetsmässiga utgångspunkter inte en stor fråga.

Sjöfartsinspektionen tillstyrker inte förslaget om borttagandet av kravet att befälhavaren skall ha en lotsdispens för att ett annat befäl skall kunna utnyttja sin dispens. Skälet till detta är följande. Skyldigheten att anlita lots för ett lotspliktigt fartyg ligger på befälhavaren. Ett undantag från lotsplikten görs om befälhavaren har lotsdispens. Han kan, om han har dispens, överlåta förandet av fartyget till ett befäl, som också har dispens. Men det är hela tiden befälhavaren, som har det fulla ansvaret för fartyget. Det har han även om en lots är ombord. En farledsdispens är emellertid inte ett bevis om att innehavaren har den kompetens och kunskap, som en lots har. Utnyttjandet av en lotsdispens leder till en sänkning av säkerhetsnivån jämfört med om lots är ombord men en sänkning, som bedömts vara acceptabel. Ett genomförande av förslaget skulle leda till möjligheten att ha "rederilotsar" i vissa områden. Detta skulle leda till en allmän sänkning i dessa av säkerhetsnivån, vilket inte vore önskvärt.

Sjöfartsinspektionen tillstyrker inte kravet på en förlängning av lotsdispensernas giltighetstid till fem år. Förfarandet vid förnyelse av dispenser är inte mycket betungande. Att följa upp att dispensinnehavare under fem år gör ett visst antal resor i den/de aktuella farleden/erna skulle vara resurskrävande för Sjöfartsverket men inte ge någon säkerhetsmässig vinst.

Sjöfartsinspektionen tillstyrker att Sjöfartsinspektionen skall ansvara för examination av dem, som ansökt om lotsdispens. Detta ligger i linje med inspektionens tidigare redovisade uppfattning om ansvaret för prövning av

Datum  
2008-04-02

Vår beteckning  
1002-08-21005

lotsar. Hur arbetet med den teoretiska och praktiska examinationen av sökande av lotsdispenser och lotsar skall gå till fordrar fortsatta överväganden. Man kan grovt räkna med att Sjöfartsinspektionens fartygstrafikenhet kommer att behöva förstärkas med mellan fyra och sex personer, stationerade i den regionala organisationen.

Sjöfartsinspektionen tillstyrker inte betänkandets förslag om ett mer flexibelt regelverk. Det skulle skapa brist på förutsägbarhet och ständiga tolkningsproblem. Det utredaren säger skulle leda till att så många parametrar skulle behöva beaktas att de inte låter sig fångas i ett läsbart och för alla berörda förståeligt regelverk.

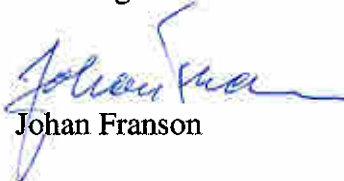
Utredarens förslag om ett förenklat dispensförfarande i korridorer, för vilka det finns standardiserade färdplaner, avstyrks för närvarande. Principiellt ligger detta förslag, så som det utformats i betänkandet, mycket nära det som kallats landbaserad lotsning.

Sjöfartsinspektionen tillstyrker förslaget att avskaffa de generella lotsdispenserna. De är inte ett uttryck för ett modernt säkerhetstänkande utan barn av den tid då institutet skapades, dvs i början av 80-talet. De generella lotsdispenser, som idag gäller, bör få löpa ut och därefter inte förnyas.

Sjöfartsinspektionen tillstyrker en utvärdering av lotsningens bidrag till sjösäkerheten. Sjöfartsinspektionen har i själva verket redan inlett en begränsad sådan egen studie. En utvärdering hade egentligen varit önskvärd redan som en av grunderna för utredningsarbetet.

---

Detta yttrande har beslutats av sjösäkerhetsdirektören Johan Franson. Föredragande har varit chefen för fartygstrafikenheten Pernilla Bergstedt.



Johan Franson



Pernilla Bergstedt

Datum  
2008-04-02

Vår beteckning  
1002-08-21005

Kopia

Styrelsen  
VL  
stf CI  
samtl enhetschefer  
samtl Öir  
Carl-Göran Rosén  
Gunnar Ericsson

SRF  
SFBF  
SFB  
SEKO Sjöfolk  
Lotsförbundet