



Remissvar på Lotsa rätt! (SOU 2007:106)

Sjöfartsverket har ombetts lämna synpunkter på Lotsutredningens delbetänkande Lotsa rätt! (SOU 2007:106). Verkets uppfattning är att det i huvudsak är ett mycket välskrivet betänkande som beskriver lotsverksamheten och dagens regelverk väl.

En ny lotslag

Sjöfartsverket tillstyrker att de principiella rättsreglerna för lotsning regleras i en särskild lotslag.

Behörighetsreglering för lotsar

Sjöfartsverket tillstyrker förslaget om behörighetsreglering för lotsar och finner det lämpligt att Sjöfartsinspektionen ges i uppgift att pröva lotsens kvalifikationer och utfärda behörighetsbevis. Det är viktigt att redan anställda lotsar, i enlighet med förslaget, med automatik ges behörighet att lotsa i samma utsträckning som tidigare när de nya reglerna träder i kraft. Verket tillstyrker att lotsning av icke-behörig lots skall straffsanktioneras.

Sjöfartsverket ser det som naturligt att medborgarskapskravet för lotsar slopas. Det ökar rekryteringsbasen till lotsyrket. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning är det bl.a. av detta skäl viktigt att sekretessen beträffande djupdata ses över. Det bör också göras i ljuset av den tekniska utvecklingen av sjömätningssystem, som gör det möjligt att med enkla medel samla in djupdata från reguljär trafik i en led. Att ge försvarsmakten i uppdrag att inventera inom vilka områden sekretessen för djupdata kan upphävas är ett lämpligt steg i detta arbete.

Datum
2008-04-07

Vår beteckning
1002-08-0117

Teknik för lotsning

Sjöfartsverket stödjer att digitaliserade standardfärdplaner tas fram. Hur dessa färdplaner ska utformas och vad de ska innehålla är fortfarande en öppen fråga. I linje med flygets standardfärdplaner är det väsentligt att också sjöfarten anlägger ett internationellt perspektiv med ambitionen att utformningen ska kunna ske enligt en internationellt överenskommen modell. Framtagande av digitaliserade standardfärdplaner bör ses som utveckling av en modern form av nautisk tilläggsinformation. Konceptet bör utvecklas successivt och erfarenheter utvärderas för att på bästa sätt utvecklas i en riktning som svarar mot sjöfartens behov. Arbetet med att ta fram standardfärdplaner kommer att kräva ytterligare resurser, utöver de resurser som verket avsatt för arbetet med nautisk tilläggsinformation.

Sjöfartsverket ser positivt på att det bedrivs grundläggande forsknings- och utvecklingsarbete beträffande "landbaserad lotsning". Verkets uppfattning är dock att semantiken bör utvecklas så att begreppet lotsning reserveras för lotsens arbete ombord på ett fartyg som lotsas, medan vägledning från annan plats benämns på annat sätt, exempelvis vägledning från central i land eller distansvägledning. På motsvarande sätt bör distansvägledning definieras i förhållande till VTS-verksamhet. Detta innebär att en första uppgift är att i detalj beskriva vad distansvägledning kan och bör innebära. Vilken information ska förmedlas mellan fartyget och centralen i land och hur kan det ske? Vilka teknik- och kompetenskrav ska ställas? Även juridiska förhållanden bör klargöras. Hur skiljer sig distansvägledning från lotsning respektive VTS?

Samtidigt som forskningsarbete inom området är motiverat är det Sjöfartsverkets bedömning att införande av sådan verksamhet är avlägsen i tiden. Idag saknas en konceptuell lösning för hur information ska kunna överföras mellan fartyg och en central i land för att på ett bra sätt för att efterlikna förhållandet mellan lots och befäl på en fartygsbrygga.

Den underlagsrapport som SSPA tagit fram på uppdrag av utredningen är samtidigt nedslående i den mening att den drar slutsatsen att "lotsning från land" under alla omständigheter måste erbjudas jämte traditionell lotsning. Det innebär att den ekonomiska besparingspotentialen genom distansvägledning är begränsad. En organisation för lotstransport måste alltså finnas, samtidigt som anläggningar behöver byggas upp i land och tekniska system måste införskaffas för att genomföra den nya tjänsten.

Mot denna bakgrund anser Sjöfartsverket att det är viktigt att som utredningen gör, beskriva utvecklingsarbetet i två steg:

- Simulering respektive
- försök.

Datum
2008-04-07

Vår beteckning
1002-08-0117

Verket förbereder för närvarande sådan simulering. Det är viktigt att de slutsatser som dras från simuleringar och parallella utvecklingsinsatser utvärderas och får ligga till grund för beslut om hur utvecklingsarbetet därefter bör drivas vidare. Ett skarpt försök bör inte inledas förrän en grundläggande riskanalys genomförts och det gjorts troligt att försök med stor sannolikhet kan genomföras med lika bra eller bättre sjö- och miljösäkerhet som traditionell lotsning och att det gjorts troligt att verksamheten har ekonomisk potential ur sjöfartens, såväl som ur lotsutförarens perspektiv.

En mer riskbaserad lotsplikt

Sjöfartsverket stödjer att:

- Fartyg registrerade i flaggstater på Paris MoU:s svarta lista alltid ska omfattas av lotsplikt. Det är emellertid viktigt ett sådant regelverk utformas på ett sätt som möjliggör kontroll till rimlig resursinsats. Sannolikt är det lämpligt att begränsa denna lotsplikt till fartyg över 300 BT.
- Befälhavarens ansvar att tillkalla lots författningsregleras.
- Sjöfartsinspektionen ges ett helhetsansvar för examination vid lotsdispenser.
- Möjligheten till generell lotsdispens avvecklas.
- Sjöfartsverket ges i uppdrag att finansiera oberoende forskning beträffande lotsningens effekter för sjö- och miljösäkerheten. Förutsatt att staten inte anslår särskilda medel för detta finansieras det inom ramen för verkets relativt begränsade forskningsbudget (5-6 milj. per år). Tillsammans med insatser beträffande "landbaserad vägledning" kan det innebära att en stor del av verkets samlade FUD-resurser in-tecknas för forskning om lotsning.
- Vinnova ges i uppdrag att finansiera forskning om metodutveckling avseende former för att följa och värdera skilda sjösäkerhets-åtgärders effekter och deras kostnadseffektivitet.

Sjöfartsverket anser att Sjöfartsinspektion bör ges befogenhet att avgöra:

- Om, när och under vilka omständigheter det är lämpligt med ett förenklat dispensförfarande vid färd i korridor med standardfärdplan. I dagsläget saknas digitaliserade standardfärdplaner och därmed all erfarenhet av deras sjösäkerhetsmässiga potential. Samtidigt initieras forskning om möjlighet till vägledning från land som också kan kasta ljus över området. Mot den bakgrunden framstår det som lämpligt att avvakta med beslut i frågan. För Sjöfartsverket framstår detta också som en fråga som bör kunna avgöras av

Datum
2008-04-07

Vår beteckning
1002-08-0117

Sjöfartsinspektionen inom ramen för ett mer generellt uppdrag att utveckla ett regelverk kring lotsning som är effektivt och tillfredställande ur sjösäkerhets- och miljösynpunkt.

- Giltighet för lotsdispens. Frågan bör kunna lösas inom ramen för Sjöfartsinspektionens helhetsansvar för examination och återkallelse av lotsbehörigheter.

Avslutningsvis vill Sjöfartsverket kort kommentera utredarens förslag om lotsdispens till underbefäl.

Även om man kan se paralleller med lotsen och underbefäl med dispens som rådgivare till befälhavaren finns det samtidigt viktiga skillnader. Det ställs helt andra kompetenskrav på en lots jämfört med den som får lotsdispens. Lotsen har dessutom möjlighet att avbryta lotsningen om säkerheten äventyras. Dessa skillnader bör vägas in vid bedömningen av utredarens förslag i denna del.

I handläggningen av ärendet som avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har chefen för Sjötrafikavdelningen Lars-Göran Ånefors, chefen för Infrastrukturenheten Tage Edvardsson, samhällsekonom Gunnar Eriksson och chefen för Sjöfart och samhälle, Maria Gelin deltagit.



Jan-Olof Selén



Maria Gelin