

Henvendelse til kommunene i Nordland –

bekymring knyttet til bortfall av ekspeditørfunksjon og svekket godslogistikk

26.03.26

Vi henvender oss til kommunene i Nordland fordi vi opplever at en grunnleggende og velfungerende logistikkordning langs kysten står i fare. I praksis ser vi at ekspeditørfunksjoner ved en rekke kai- og anløpssteder har blitt redusert eller falt bort de siste årene, og at ansvaret i økende grad flyttes over på operatør / forbruker – uten at rammer, insentiver og krav til godshåndtering er tilstrekkelig tydeliggjort.

Dette er en utvikling som kan få store konsekvenser for kommuner, næringsliv og innbyggere. Ekspeditører representerer en generasjon med opparbeidet kompetanse og lokalkunnskap som er finspisset gjennom mange år. Dersom denne kompetansen forsvinner, er det vår klare vurdering at det vil være svært krevende å bygge opp tilsvarende funksjon igjen.

Overordnet utvikling: Operatør får mer ansvar – men uten insentiv for godsflyt

Slik vi opplever utviklingen, får operatør i økende grad ansvar for:

- å håndtere gods i tråd med ruteplan
- å avgjøre om, hvor og når ekspeditør skal være til stede
- å dekke kostnader knyttet til kai og ekspeditørtjenester
- å vurdere behov for tilleggsoppgaver knyttet til ekspedering, som brøyting og andre drifts- og sikkerhetstiltak ved kai

Samtidig er utfordringen at operatør i dagens modell i liten grad har økonomiske insentiver til å sikre god godsflyt eller stor godsflyt. Tvert imot kan godshåndtering oppleves som en ekstra belastning i driften. Når operatør i tillegg gis en nøkkelrolle i å definere behovet for ekspeditører – og dette kobles til kortsiktige vurderinger i anbud og drift – ser vi en reell risiko for at viktige samfunnsfunksjoner gradvis bygges ned.

Godslogistikk i praksis: lite konkretisert i anbud – store konsekvenser i virkeligheten

Vi er kjent med at endelige anbudsdokumenter for H-pendelen og NEX ikke er publisert. Samtidig ser vi allerede konturene av hvordan fylkeskommunen løser dette gjennom anbudsdokumenter for båttruter i Rødøy (01.11.2025–31.10.2035), der Vidar Hop Skyssbåter er kontrahert operatør.

I dokumentene står det etter vår vurdering svært lite om selve godslogistikken. Det fremgår blant annet:

- at ruteproduksjonen også omfatter transport av gods
- at man for Tonnes legger til grunn at mannskap om bord håndterer ekspeditørtjenestene selv
- og at operatør må vurdere behov for ekspeditørtjenester for å sikre forsvarlig passasjer- og godshåndtering

Det fremgår imidlertid få eller ingen eksplisitte krav til hvordan godshåndtering faktisk skal gjennomføres i praksis ved kai.

Dette står i kontrast til dagens system, der godshåndtering er avhengig av planlegging, rutiner og konkret ansvar på land:

- Gods må normalt karteres/registreres på forhånd, og inngår i et system med fraktbrev.
- Provisjonsmodell er etablert slik at både avsendende og mottakende ekspeditør, samt fylkeskommunen (ikke operatør) mottar provisjon (30 % / 30 % / 40 %).
- Ekspeditører ivaretar HMS på kai i det godset ankommer/forlater kaianlegget.
- Ekspeditører har forsikring som del av egen ansvarsforsikring knyttet til last i håndteringsleddene.
- Ekspeditører stiller med nødvendig utstyr (truck, stropper, annet løfte-/lasthåndteringsutstyr) ved større forsendelser/kranlast.
- Ekspeditører sørger for nødvendig drift ved kai, herunder brøyting/strøing ved behov. Dette inngår i tjenesten.

Når ekspeditørfunksjonen faller bort, bortfaller i realiteten hele dette systemet. Da står man igjen med en rekke ubesvarte spørsmål:

- Hvem har HMS-ansvaret på kai?
- Hvem har ansvar for at mottaker kjenner til forsvarlig håndtering av last – særlig ved kranlast?
- Hvem har ansvar for forsikring dersom last med høy verdi blir skadet, stjålet eller forsvinner? (kritisk last som vannprøver, medisinpakker osv. kan også havne i feil hender uten tilsyn.)
- Hvem bekrefter at last faktisk er mottatt – og hvem følger opp avvik?
- Hvem sørger for innendørs oppbevaring der dette er nødvendig i påvente av videre transport?
- Hvem håndterer panteordning/retur for paller?
- Hvem har oversikt over hvor gods befinner seg til enhver tid (fraktbrev/registrering)?
- Hvem koordinerer mottakstidspunkt mellom avsender og mottaker, når levering ikke alltid er forutsigbar på dag?
- Skal mannskap om bord kart/registrere gods, og er det tatt høyde for dette i ruteplan, tidsoppsett og bemanning?

Dette er ikke detaljspørsmål. Dette er helt grunnleggende for at gods faktisk kan sendes trygt og forutsigbart i distriktene – særlig for tidskritisk gods, og for steder uten alternative forbindelser.

Sikkerhet, ansvar og beredskap – hvem tar ansvar når «systemet på land» forsvinner?

Det er vanskelig å forstå hvordan dette skal fungere i praksis, dersom ekspeditør ikke er til stede. Men noe av av denne forståelsen kan man utlede fra fylkeskommunens nylige trafikkmelding:



NEX 1 - Rute 23-731 - Vinter

Kranlast på ekspeditørløse havner

🕒 06:45 📅 11.03.2026

For at det skal bli satt i land kranlast på ekspeditørløse havner kreves det at mottaker bruker personlig verneutstyr (hjelm, vernesko og hansker). Hvis dette ikke er på plass vil lasten bli satt i land ved nærmeste NorLines terminal.

Dersom godshåndtering skal skje uten ekspeditør til stede, oppstår det flere kritiske problemstillinger. Vi nevner særlig:

- HMS og ansvar: Hvem er ansvarlig dersom noen skader seg ved mottak av last? Hvem sikrer opplæring, rutiner og forsvarlig håndtering – spesielt ved kranlast som i dag krever kompetanse og riktig verneutstyr?
- Utstyr og gjennomføring: Hvordan håndteres sporadisk behov for truck/utstyr på anløpssteder uten ekspeditør?
- Forsikring og økonomisk risiko: Ambulerende last (f.eks. reservedeler til oppdrett) kan ha svært høy verdi. Hvem har ansvaret dersom noe skjer i håndteringsleddet?
- Dokumentasjon og sporbarhet: Uten fraktbrev/registrering og mottakskontroll er det vanskelig å sikre sporbarhet, riktig oppgjør og avviksbehandling.

Det er i sum en risiko for at godslogistikken i praksis enten blir dårligere og mindre forutsigbar, eller flytter seg over i uformelle ordninger som ikke fanges opp av statistikk, avtaler eller offentlig kontroll.

Mens samfunnet beveger seg mot mer sporbarhet og bedre dokumentasjon i logistikkjedene, legger den nye praksisen opp til det motsatte: mindre registrering, uklare ansvarslinjer og svakere kontroll. – stikk i strid med den utviklingen både myndigheter og næringsliv etterspør.

En stor del av verdiskapingen i Nordland skjer i distriktene. Dersom logistikkflyt og tilhørende tjenestefunksjoner avvikes eller svekkes, samtidig som samfunnet stiller stadig strengere krav til sporbarhet, vil dette kunne hemme vekst, eksport og konkurransekraft.

Fylkeskommunen har ansvar for et fungerende system for gods i distriktene

Vi er av den oppfatning at fylkeskommunen har et overordnet ansvar for at det finnes et system som faktisk gjør det mulig å transportere gods i distriktene – enten det skjer over ferge, hurtigbåt eller egne godsruiter. Vi opplever at systemet de senere årene er blitt endret gjennom løpende administrative valg, uten at det tydelig framgår hvilke demokratiske prosesser og politiske vedtak som ligger til grunn for endringen i ambisjonsnivå og funksjon.

Dette reiser noen grunnleggende spørsmål kommunene bør be om svar på:

- Hvilket type gods skal man kunne sende, hvor og når?
- Hva er den vedtatte politiske retningen for godsføring i regionen?
- Hvilket minimum av tjenestefunksjoner skal være på plass for at godslogistikk skal være forsvarlig?

I dag vet vi at dersom ekspeditør finnes, kan man i praksis sende det meste av gods ved de fleste anløp, så lenge fartøyet kan håndtere det. Dersom ekspeditør fjernes, forsvinner en lang rekke funksjoner som gjør dette mulig.

Kostnadsbilde og realiteten i ekspeditørrollen

Til opplysning er dagens satser lave sett opp mot ansvar og funksjon. En ekspeditør får eksempelvis 375 kroner (dagsats) – i tillegg til provisjon av fraktbeløpet – for å møte opp og ekspedere i et tidsrom på 45 minutter. Satsen gjelder uavhengig av om det må brøytes og strøs. I dette ligger også:

- forsikringer og ansvar
- verneutstyr
- truck og lasthånderingsutstyr
- skrivere/systemer/datamaskin
- stropper, sikringsutstyr og rutiner

Vi opplever at ekspeditørfunksjonen – som i realiteten er en samfunnskritisk beredskaps- og logistikkfunksjon – ikke blir forstått eller ivaretatt godt nok i dagens administrative håndtering. Når erfarne ekspeditører forsvinner, forsvinner også den kompetansen som gjør at logistikken fungerer sømløst i praksis.

Hva vi ber kommunene om

Vi ber kommunene i Nordland om å vurdere denne utviklingen med høy alvorlighetsgrad, og om å ta saken videre politisk og administrativt. Konkret ber vi om at kommunene:

- 1: Setter seg inn i hvilke politiske vedtak og føringer som gjelder for godsfunksjon på hurtigbåtruter og øvrig sjøtransport i regionen.
- 2: Etterspør en tydeliggjøring fra fylkeskommunen om hvilket tjenestenivå som skal ligge til grunn for godsføring, hvilke krav som stilles til operatør, og hvordan ansvar for HMS, forsikring, utstyr, mottak og sporbarhet skal ivaretas der ekspeditør ikke er til stede.
- 3: Ber om at endringer i logistikk og tjenestefunksjoner forankres tydelig og transparent, slik at lokalsamfunn og næringsliv vet hva de kan forvente.

Vi ber om at kommunene vurderer innholdet i denne henvendelsen nøye. Dersom dere deler våre vurderinger, ber vi om at dere tar dette videre med høy prioritet og så raskt som mulig, før kritiske funksjoner forsvinner ytterligere.

Med bekymret / vennlig hilsen

Styret I Nordnorsk Ekspeditørforening NEF