



Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep.
0032 OSLO

Att:

Deres ref.
13/532-

Vår ref.
13/1416-10 654.10/MABR

Dato:
Oslo, 24.09.2013

Høring - NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet - Losordningens omfang, organisering og regelverk

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til Fiskeri- og kystdepartementets brev av 6. juni 2013 og har følgende bemerkninger til NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet.

Losplikstens saklige virkeområde:

Som utvalgets flertall mener LO at lospliktgrensen ikke bør heves, men opprettholdes med dagens lengdeangivelse. Ved å gi tilgang til forenklet farledsbevisordning (klasse 3) til fartøy under 100 meter vil man få kostnadsbesparelser samtidig som sjøsikkerheten er høy. På sikt vil det imidlertid være naturlig å vurdere krav til lengde på nytt når den tekniske standarden på fartøyene langs norskekysten er god nok til at grensen kan heves.

Geografisk virkeområde:

LO støtter utvalgets anbefaling om flytting av losbordingfelt og utvidelse av lospliktfriske korridorer. VTSene gjennomfører nå en teknisk oppgradering og innfører nye prosedyrer for navigasjonsassistanse. Dermed er mulighetene nå gode for å flytte bordingfelt og å utvide lospliktfriske korridorer. Ved å flytte feltene lengre inn i smule farvann blir losens sikkerhet ivaretatt, samtidig som sjøsikkerheten opprettholdes.

Videre støtter LO utvalgets forslag om å flytte feltet for Oslofjorden til området syd av Bastøy. Ved tidligere isvintere hvor bording ved Hvasser ikke har vært mulig, har man flyttet bordingene lengre inn i fjorden uten at dette har gått på bekostning av sikkerheten. VTSenes nye utstyr gir betydelig bedre muligheter for effektiv overvåking og bruk av navigasjonsassistanse. I de områdene som dekkes av en VTS bør man se på muligheten til å regulere bordingfeltene for å få en mer kostnadseffektiv avvikling av trafikken uten at dette går på bekostning av sikkerheten.

Ny farledsbevisordning:

LO støtter utvalgets forslag om å gjøre farledsbevisordningen enklere. Testen for utstedelse av farledsbevis må bli mer generell. Farledsbevis for hvert enkelt ledd vil innebære store kostnader for næringen, samt omfattende administrasjon. Den foreslåtte klasseinndelingen synes fornuftig.

Organiseringen av lostjenesten

LO mener at lostjenesten fortsatt skal være en del av Kystverket, gjerne som en egen driftsenhet. En slik organisering gir gode rammer for ryddige budsjett rutiner som ivaretar behov for transparens og legitimitet i tilstrekkelig grad. LO anser ikke alternativene eget forvaltningsorgan eller statsforetak som hensiktsmessige. Begge alternativer innebærer oppbygging av dobbeltkompetanse og en total økning i støttetjenester sammenliknet med dagens situasjon, og uten at dette vil komme brukerne til gode. LO mener det ikke er ønskelig med en så løs styringstilknytning som statsforetak innebærer, samtidig som vi mener at lostjenesten ikke har behov for den ”økonomiske friheten” denne modellen gir. En faglig sterk og uavhengig lostjeneste sikres best dersom de ansatte fortsatt tilsettes etter tjenestemannslovens regler.

Vedrørende tilbringertjenesten støtter ikke LO utvalgets forslag om å konkurransetsette hele/store deler av tilbringertjenesten. LO viser til rapporten ”Prosjekt gjennomgang av tilbringertjenesten, 8. oktober 2012”, og mener denne må ligge som grunnlag for de avgjørelser som skal tas for tilbringertjenesten. Den organisasjonsformen som velges for lostjenesten bør ha betydning for organisering av tilbringertjenesten.

Utvalget ser for seg økt konkurranseutsetting, og at ”dette fordrer en fleksibel kontraktsstrategi for de ulike områdene med hensyn til eierskaps- og driftsformer.” LO er usikre på hva som særlig menes med eierskapsformer i denne sammenheng. Utvalget bygger på en antakelse om at en konkurranseutsetting er mest kostnadseffektivt, samtidig som kvaliteten og dermed sikkerheten opprettholdes.

LO vil peke på at omfattende administrativt arbeid og dermed store kostnader påløper generelt ved utsetting av tjenester. Denne spesielle tjenesten er i tillegg karakterisert ved stor uforutsigbarhet mht. hvilken tid og hvor mye tid oppdragene skal utføres til. De aktørene man kjøper tjenesten fra vil typisk ha andre forpliktelser å ivareta, og dette vil virke inn på hhv. pris eller kvalitet på tjenesten. I flere deler av landet er det grunn til å tro at antallet aktuelle tilbydere vil være så lavt at også dette vil påvirke markedsprisen. LO anser at det er problematisk å opprettholde dagens normer for tilbringertjeneste ved en ytterligere konkurranseutsetting. LO mener derfor at tilbringertjenesten ses som en del av lostjenesten og utføres av ansatte i KYV, noe som også vil sikre profesjonelt og tilgjengelig mannskap for utførelse av tjenesten.

Losformidlingen:

LO kan ikke støtte utvalgets forslag om å vurdere sammenslåing av dagens losformidlingskontorer, men kan være enig i at losformidlingen bør underlegges en felles ledelse.

Losformidlingen er mest effektiv ved god kjennskap til lokale forhold. Dette gjelder bl.a. befordring av loser, kjennskap til reiseruter og tider osv. En god losformidling sikrer en effektiv utnyttelse av loskorpset, og dermed lave kostnader. LO frykter at utvalgets forslag om sammenslåing vil gi en dyrere tjeneste. Lokalkunnskap bidrar til økt sjøsikkerhet gjennom kjennskap til lokale ankringsplasser, muligheter for shelter osv.

Losformidlingen ble omorganisert i 2010, og formidlingsstedene ble redusert fra 9 til 3. LO mener at situasjonen ikke har endret seg på en slik måte de tre siste årene at dette forsvarer en endring av denne modellen. Organisering, drift og antall ansatte er nå harmonisert med de tekniske hjelpemidler man har til rådighet. Nytt losformidlingssystem, NJORD, er akkurat ferdigutviklet og skreddersydd for å være et nyttig hjelpemiddel for de 3 formidlingene man

har i dag. Ved en samlokalisering vil man etter vår oppfatning måtte opprettholde bemanningen på dagens nivå, ettersom hver enkelt ansatt har sitt eget ansvarsområde. F.eks. har den ansvarlige for Oslofjorden ca 10.000 losinger pr år, og har nok med det. Besparelsene ved samlokalisering anses derfor for å være lave.

ECDIS:

LO deler utvalgets betraktninger om ECDIS, og vil i tillegg påpeke at også E-navigasjon vil bli mer aktuelt i årene som kommer. Fartøyene vil da kunne overføre planlagt seilas til VTSene som kan legge dette inn i overvåkingssystemet, samt godkjente planlagte ruter. Dette er det klargjort for i de nye VTS-systemene man er i ferd med å implementere. Det er imidlertid påkrevet med god lokalkunnskap og bred maritim erfaring også i framtiden. Alle trafikkledere har slik kunnskap, sikret gjennom autorisasjonsprøver, da de har seilt som sjøkapteiner eller overstyrmenn.

Landbasert losing:

LO støtter utvalgets anbefaling om ikke å innføre landbasert losing.

Sjøtrafikksentraltjenester:

Utvalget foreslår å samlokalisere Kystverkets fem sjøtrafikksentraler. LO er uenige i forslaget og stusser over at utvalget har valgt å komme med et slikt forslag. For det første ser vi ikke at omorganisering av sjøtrafikksentralene i det hele tatt er omfattet av utvalgets mandat.

Utvalgets forslag er begrunnet med økonomisk gevinst, uten at det er lagt fram noen beregninger på dette. Vi frykter at en samlokalisering heller vil bli dyrere, ved at utgifter til materiell, bygning og utstyr vil bli som i dag. (Leie av bygningsmasse utgjør i dag bare ca. 5 % av driftsbudsjettet da det enten det blir leid av Statsbygg eller at egne bygg også huser annen aktivitet fra Kystverket, som beredskapssenter, sjøtrafikkavdelinger, losformidlinger osv.)

Utgiftene til linjeleie fra radarstasjonene vil øke, både på lukket og åpent nett, i tillegg til betydelig økt risiko for svikt på linjenettet da dette må gå over lengre distanser. (Dette gjelder både radarnett, VHF-kommunikasjon og AIS-nettet). Utgiftene til linjeleie er i dag høye, og med de distansene forslaget legger opp til antar vi det blir snakk om en mangedobling av disse utgiftene.

En samlokalisering vil heller ikke gi personellmessige besparelser; hver ansatt har sin egen sektor – som hun/han er autorisert for.

Utvalgets forslag om samlokalisering vil svekke de positive synergieffektene vi har oppnådd i dag: Sjøtrafikksentralene har nært samarbeid med politi, forsvaret, kystvakten, redningsskøyter, Telenors radiotjenester samt en del interne brukere som bl.a. beredskapssenteret (hovedsakelig for Horten og Vardø). Forsvarets spesialstyrker trener ofte i Oslofjorden og personell herfra er da til stede i sentralen for koordinering og gjennomføring. Dette gjelder også tollvesenet og politi ved aksjoner. I Horten jobber man side om side med Telenor Tjøme radio og ved alle hendelser informerer man fortløpende hverandre om ressurser og regulering av nyttetraffikken. Enkelte VTSer har losformidlingen i samme lokale, noe som gjør at det er tett samarbeid.

En effektiv utnyttelse av loskorpset er avhengig av godt samarbeid med VTSen, da det er lokale begrensninger som avgjør om et fartøy kan ta los eller ikke. Dette kan være forhold som dårlig sikt, nattbegrensninger osv. En mister nærheten til de elementer som man jobber med.

Gode lokalkunnskaper bl.a. annet til forhold som ankringsplasser, shelter, strandsettingsområder osv.

Utvalget har i tillegg en anbefaling om at sjøtrafikksentralenes tjenestetilbud innrettes på ytterligere å styrke sjøsikkerheten. LO mener at man med dagens bemanning kan utføre tjenester slik at det kan innføres lospliktfriske korridorer, for eksempel ved å flytte bordingsfeltet i Oslofjorden lengre inn. Dette vil føre til store besparelser da man vil kunne benytte samme los på fartøy inn til Oslo og returlosing ut igjen innenfor losens arbeidstid. Dette kan gjøres uten at sjøsikkerheten svekkes. Investeringene i nytt moderne utstyr på alle sjøtrafikksentralene gjør at overvåkningen blir mer effektiv og sikrere. Ny teknologi samt kompetansehevende tiltak gjør i tillegg at sjøsikkerheten økes.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Trude Tinnlund
(sign.)

Marianne Breiland
(sign.)

Saksbeh.: Marianne Breiland

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.