

## **NOU2013:8: Høringsuttalelse fra STAFO kyst**

STAFO Kyst organiserer samtlige 116 losbåtførere i Norge. Vi er av den oppfatning at lostjenesten i Norge bør drives i offentlig regi. De ansatte, både losere og losbåtførere bør forbli offentlige tjenestemenn. Lostjenesten er en del av den ytre tilstedeværelsen av det offentlige og bør forbli det også i fremtiden. Denne høringsuttalelsen har til hensikt å argumentere for hvorfor vi mener dette er den mest forsvarlige organiseringen av tjenesten, fra et kostnadseffektivt, miljømessig og sjøsikkerhetsmessig perspektiv.

### **Tilbringertjenesten**

Vi mener tegner et negativt bilde av kostnadene ved drift av dagens tilbringertjeneste uten å ha klare kostnadsberegninger for andre modeller. For at en los skal få levere sitt dagsverk må minst to losbåtførere i tjeneste. Det påløper videre kostnader til bygging, vedlikehold og drift av et 20-talls losbåter. Dette er parametre som må medregnes uavhengig av driftsmodell.

NOU 2013:8 tar for gitt at en anbudsrevet tilbringertjeneste vil være mer kostnadseffektivt selv om kostnadsberegningen av et anbudsrevet alternativ hittil er mangelfull. Dagens tilbringertjeneste er operativ til enhver tid. Kystverket evaluering av "timepris" er basert på faktisk gangtid. Tilgjengelighet og beredskap er ikke vektlagte parametre. Ligning: Dersom en kommunal brannberedskap skulle blitt evaluert på samme måte ville nok det vært kostnadseffektivt å leid et firma til å slukke brannen fremfor å ha en beredskap til enhver tid!

Kravet om beredskap og helkontinuerlig drift begrenser en anbyder i stort mon å kunne kalkulere med andre inntekter på fartøyet all den tid man ikke på forhånd vet når fartøyet skal nyttes til tilbringertjeneste. Også bemanning og arbeidstidsutak er i dag helt opp mot det som internasjonale konvensjoner og nasjonale lover tillater, og følgelig er det svært lite rom for å utnytte førerne av losbåtene til andre oppdrag utover "ad hock".

STAFO Kyst mener derfor at alternative ordninger ikke kan sees som fullverdige alternativ til dagens ordning, så lenge vi ikke har et klart bilde av de totale kostnadene.

Det er også en rekke fordeler ved tjenesten slik den er organisert i dag som ikke fremkommer eller vektlegges i NOU2013:8, både med hensyn til ventetid, sikkerhet og tjenesteytelse til sivil og militær beredskap.

## Utvidelse av farledsbevisordningen

NOU2013:8 foreslår en utvidelse av dagens farledsbevisordning. Dette vil føre til en reduksjon i etterspørselen etter lostjenester. Hvor stor denne reduksjonen i praksis blir er det vanskelig å forutse.

STAFO Kyst anbefaler at man ser på konsekvensene av økt bruk av farledsbevis før man innhenter eventuelle anbud. Da vil man ha oppdaterte trafikk tall å forholde seg til.

Det er stor variasjon i trafikkbildet på de forskjellige losstasjonene rundt om i landet og noen stasjoner med liten trafikk vil av den grunn få en høy pris per bordingsoppdrag. En privat tilbyder vil måtte forholde seg til de samme forhold, samtidig som private aktører i tillegg forventer et overskudd på anbudet. Det er viktig å huske på at lostjenesten er i dag drevet på en non-profit basis. Vi mener derfor det bør stilles et spørsmålsteget med hvorvidt en privat aktør kan levere en mer kostnadseffektiv tjeneste. Når aktøren skal forholde seg til samme lovverk, betingelser og sikkerhetskrav som dagens tilbringertjeneste.

I noen tilfeller kan en reduksjon av egne losbåtførere på stasjoner som mister mye trafikk være en god løsning, fremfor det å sette ordningen ut på anbud. I alle tilfelle må det gjøres en grundig konsekvensanalyse ved hver enkelt stasjon, før man går til det skritt å privatisere den.

Vi mener at NOU2013:8 i for liten grad vektlegger verdien av dagens tilbringertjeneste ved ulykker, havarier, kriser og i oljevernberedskap. For å få en bedre inntjening på losbåtene burde de for eksempel vært mer delaktig i oljevernberedskapen langs kysten. Losbåtene er bemannet 24\7\365 og det er underlig at Kystverket ikke i større grad har brukt den ressursen de har, men har foretrukket innleide fartøyer. Lokaliseringen av losbåtene er jo for eksempel meget aktuell i forhold til skipstrafikk og eventuelle havarier\utslipp.

## Flytting av dagens bordingsfelt

NOU 2013:8 anbefaler å flytte dagens bordingsfelt ved Store Færder inn til Bastøy. Dette mener STAFO Kyst er en dårlig løsning. Alternativet vil etter vår oppfatning gi en betydelig svekket sikkerhet og miljøforebygging.

Farvannet er mye trangere ved Bastøy og det vil derfor være meget begrenset tid som skipene kan gi losbåten den nødvendige le under vanskelige værforhold. Losen vil også ha meget kort tid til å orientere seg før skipet er oppe i kryssende ferjer i ferjeforbindelsen Moss-Horten.

Dersom en eventuell flytting av bordingsfeltet innover fjorden skulle bli aktuelt mener STAFO kyst Vallø\Jarlsø vil peke seg ut som et bedre alternativ. I tillegg til å gi bedre

bordingsforhold så vil man ved en slik løsning samtidig kunne betjene oljeraffineriet ved Slagentangen. Man vil ved en slik løsning la hovedtyngden av trafikken ta los ved Vallø. Samtidig som man beholder dagens bordingsfelt ved Store Færder, for skip med farlig last eller skip som ønsker det. Dette ytre bordingsfeltet vil kunne betjenes av losbåt i Skipstad eller Vallø i forhold til hvordan trafikkbildet til enhver tid er. Dette mener STAFO kyst er en mer tilfredsstillende løsning.

### **Sammenslåing av losstasjonene i Oslofjorden**

Kystverkets egen utredning fra 2012 foreslår å betjene hele fjorden fra Halden til Sandefjord med en losbåt. Dette mener vi er en dårlig løsning. Dette ble i praksis prøvd ut da Kystverket valgte å nattestenge Skipstad losstasjon i første halvår av 2012.

Nattestengingen førte til mye ventetid for skipene, mye dødtid i losbåten for losene og en meget utfordrene logistikk for losformidlingen. Tilbringertjenesten hadde i denne perioden i tillegg et unormalt høyt bunkersforbruk. Ingen av de berørte parter i lostjenesten ønsker ha en slik situasjon igjen. Likledes vil vintermånedene med sprengkulde sette begrensinger ved en slik tilbringertjeneste med mindre man ikke bygger losbåter som konstrueres for å takle ising av fartøyene, noe som trolig vil medføre driftskostnader som langt overskrider dagens kostnader.

Det er også viktig å huske på at i Veritasrapporten som Kystverket fikk utredet 2002, fastslår Veritas at den største enkeltfaktoren for å forhindre skipsulykker er å ha 2 navigatører på brua. Dette oppnår man med å sette los ombord. I tillegg til at losen er en lokalkjent navigatør så er vedkomne også utvilt, det er ingen selvfølge for dagens sjøfolk. Det at losen er om bord på et tidlig tidspunkt reduserer således risikoen for ulykker. Ut i fra dette faktum så mener vi den beste løsningen er å beholde bordingsfeltet ytterst i fjorden.

### **Losformidling**

STAFO Kyst er av den klare oppfatning at losformidlingen ikke bør sentraliseres mer enn det som allerede er gjort. Lokalkunnskap fra losformidlerens side er av avgjørende betydning for å få til en kostnadeseffektiv logistikk. Det er også mye kommunikasjon mellom losskøyte og formidling. Det er viktig for kvaliteten på tjenesten at man ikke har for mange å forholde seg til. Det kan lett føre til misforståelser og unødige forsinkelser. STAFO Kyst er av den bestemte oppfatning at en effektiv og god losformidling er den enkeltfaktoren som alene har størst betydning for effektiviteten og kostnader i lostjenesten. Den daglige utnyttelsen av loskorpset og logistikk for å få maksimalt ut av de ressurser som bidrar til dette er prisgitt losformidlingen. Kost/nytte effekten av å styrke dagens formidling vil trolig gi positiv gevinst ved å gi flere losingstimer målt mot leverte timesverk.

## Trafikksentralene

STAFO kyst er kritisk til forslaget om å samlokalisere dagens trafikksentraler. Argumentet for å beholde dagens sentraler går igjen på verdien av lokalkunnskapen til de som jobber der. Når tiden er knapp er det av avgjørende betydning at de er kjent med hvordan ting fungerer lokalt. Det stilles også spørsmål med formålet i et slikt forslag. Omorganiseringen vil fort kunne bli et mindre kostnadseffektivt alternativ enn dagens ordning. Hvordan blir den kostnadseffektive kalkylen, og ikke minst den miljømessige ved slik økt potensial for grunnstøting – har vi råd til det?

## Manglende hensyn til sikkerhet og miljøhensyn

Rent generelt kan man si at NOU 2013:8 er en god rapport som inneholder mye nyttig informasjon, men at innholdet fremstår mer som los på kostnader enn på sjøsikkerhet. Det er ingen konkrete forslag som er fremkommet som hevder at den vil gjøre sikkerheten bedre, kun å redusere kostnadene som har vært fokus. Våre politikere bør være oppmerksomme på at sikkerhetsforebyggende arbeid koster penger, også på sjøen.

Vi savner en tredelt bunnlinje i de vurderingene som er gjort. Vi mener for eksempel at det mer eller mindre konsekvent fokuseres på kostnadseffektivitet fremfor miljø og sikkerhetshensyn. Lostjenesten har en samfunnsverdi i seg selv, og er en viktig del av beredskapen langs kysten.

Den måten tjenesten integrerer samfunnsmessige og miljømessige hensyn i sin daglige drift bør også tillegges verdi. Når vi i STAFO kyst argumenterer for at det mangler en tredelt bunnlinje i vurderingene gjort i NOU2013:8. Mener vi at man foruten å fokusere på det økonomiske aspektet av vår virksomhet, også fester blikket på en samfunns- og miljømessig bunnlinje. På den måten får man en tydeligere og mer sann vurdering av hvilke gevinster og kostnader som ligger i det endelige regnskapet. Strategier for samfunnsansvar bør i større grad være en integrert del av organisasjonens helhetlige strategi og daglig drift. Tilbringertjenesten bør derfor forbli drevet av Kystverket slik den er i dag.