



**KYSTVERKET**  
HOVEDKONTORET

Høringsinstansene

Deres ref.:

Vår ref.:  
10/00376-1

Arkiv nr.:  
008

Saksbehandlere:  
Haldor Sæther,  
Jeanette Assev-Lindin,  
Karen Louise Nærø

Dato:  
8.4.2010

**Høring - utkast til ny forskrift om losplikt i norske farvann og forskrift om losingsavgift, losberedskapsavgift og farledsbevisavgift**

**1. Innledning**

Kystverket sender med dette på høring forslag til ny forskrift om losplikt i norske farvann (lospliktforskriften) og forskrift om losingsavgift, losberedskapsavgift og farledsbevisavgift (losavgiftsforskriften).

Utkast til nye forskrifter følger vedlagt, i tillegg til utfyllende kommentarer til den enkelte bestemmelse i forslag til ny lospliktforskrift.

Høringsforslaget er også tilgjengelig på Kystverkets hjemmeside [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no) – under regelverk, forskrifter på høring.

Det bes om at eventuelle merknader sendes til Kystverket **innen 8. juli 2010**.

Merknader kan sendes per post til Kystverket, Serviceboks 1502, 6025 Ålesund eller per e-post til [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no).

Spørsmål vedrørende høringsforslaget kan rettes til losinspektør Haldor Sæther, telefon: 70 23 10 51 eller rådgiver Karen Louise Nærø, telefon: 70 23 10 33.

**2. Bakgrunn**

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det redegjort for arbeidet med en gjennomgang av Kystverkets gebyr- og avgiftsstruktur og rammene for lostjenesten (loseffektiviseringsprosjektet). Bakgrunnen for arbeidet er blant annet St.meld. nr. 14 (2004-2005) om sjøsikkerhet og oljevernberedskap, der det er foreslått en nærmere vurdering av omfanget av losplikten.

**HOVEDKONTORET - JURIDISK AVDELING**

Sentral postadresse: Kystverket, Serviceboks 2,  
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847  
Telefaks: +47 70 23 10 08

Internett: [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no)  
E-post: [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)

Besøksadr.: Kongens gt. 11, ÅLESUND

Telefon: +47 07847  
Telefaks: +47 70 23 10 08

Bankgiro: 7694 05 08831  
Org.Nr.: NO 970 237 372

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

Fiskeri- og kystdepartementet har i tråd med omtale i ovennevnte stortingsmeldinger bedt Kystverket om å vurdere rammene for Kystverkets lostjeneste og Kystverkets gebyr- og avgiftsstruktur.

På bakgrunn av dette iverksatte Kystverket loseffektiviseringsprosjektet, som blant annet innebar en bred gjennomgang av gjeldende regler om losplikt og farledsbevis. Denne gjennomgangen har hatt som mål at dagens sikkerhetsnivå skal videreføres, og at lospliktregelverket tilpasses dagens trafikkbilde og tilgjengelig navigasjonshjelpemidler og – infrastruktur.

I tillegg til denne interne gjennomgangen engasjerte Kystverket også Det Norske Veritas (DNV) om å foreta en ekstern evaluering av gjeldende regler. DNV leverte sin rapport "Evaluering av reglene for bruk av los" høsten 2006.

Kystverkets interne evaluering og DNV's rapport har dannet grunnlag for utarbeidelsen av forslag til ny lospliktforskrift.

Det er også foretatt en gjennomgang av Kystverkets gebyr- og avgiftsstruktur, der et av målene har vært å gjøre farledsbevisordningen mer attraktiv ved å legge en større del av samlet betalingsplikt på faktisk bruk av los.

### **3. Gjeldende regler**

Gjeldende forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann av 23. desember 1994 nr. 1129 trådte i kraft 1. mai 1995. Hovedregelen her er at fartøy som er over 500 BT, og som ikke går i innenriks fart, er lospliktig ved seilas innenfor grunnlinjen. For fartøy som seiler med farlig eller forurensende last er tonnasjegrensen lavere. Ved seilas med slik last gjelder også losplikten for fartøy i innenriks fart. Fiskefartøy som er registrert i EØS-området er unntatt fra losplikten. Det samme gjelder fartøy som har løyve til persontransport i rute etter lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) av 21. juni 2002 nr. 45.

I henhold til forskrift om farledsbevis av 23. desember 1994 nr. 1215 kan navigatører som har tilstrekkelig kompetanse for å seile langs kysten, få utstedt farledsbevis. Fartøy som er lospliktige kan, når skipsfører og eventuelt andre navigatører om bord har farledsbevis for et aktuelt område, benytte dette som grunnlag for å seile uten los i dette området. Farledsbeviset kan utstedes på grunnlag av en farledsbevisprøve der søkerens kompetanse blir vurdert. Eventuelt kan farledsbeviset utstedes uten slik prøve, hvis søkeren kan dokumentere at han/hun oppfyller gitte krav til fartstid og seiling på norskekysten.

Lokal forskrift 15. juli 1994 nr. 772 om at los skal nyttes i Grenlandsområdet, Telemark, trådte i kraft 18. juli 1994. Dette er den siste lokale forskriften om losplikt, og har hatt som formål å sikre at fartøy som fører farlig eller forurensende last ved innseilingen til Grenland nytter los.

Lokal forskrift 1. mars 1989 nr. 126 om dispensasjon fra forskrift om at los skal nyttes i Grenlandsområdet for fører eller overstyrmann av fartøyer på 2.000 BRT eller større, Telemark, åpner for en særskilt dispensasjonsordning som gjør at enkelte fartøy avhengig av fartøyenes størrelse og hva slags last de fører, kan seile uten los i forskriftens geografiske virkeområde. Denne særskilte dispensasjonen blir utstedt til fartøyenes skipsførere og overstyrmenn når disse kan dokumentere at de har gjennomført minst åtte

innseilinger og åtte utseilinger i farvannet. Denne dispensasjonen er gyldig i to år. Denne ordningen kan karakteriseres som en særskilt farledsbevisordning.

Forskrift 23. desember 1994 nr. 1128 om losberedskapsgebyr og losingsgebyr trådte i kraft 1. mai 1995. I henhold til denne forskriften er utgangspunktet at alle fartøy som er lospliktige, er pliktig til å betale losberedskapsgebyr for seilas innenfor grunnlinjen. Alle fartøy som faktisk bruker los, enten ved pålegg eller frivillig, plikter å betale både losberedskapsgebyr og losingsgebyr. Lospliktige fartøy som slipper å nytte los på grunn av dispensasjon og fartøy som seiler med farledsbevis plikter å betale losberedskapsgebyr.

### 3. Nærmere om forslaget

#### 3.1 Lospliktforskriften

Forslaget til ny lospliktforskrift vil erstatte gjeldende lospliktforskrift og farledsbevisforskrift. Videre er den særskilte lospliktforskriften for Grenland og den særskilte dispensasjonsforskriften knyttet til denne foreslått opphevet. De samme lospliktreglene vil derfor gjelde for hele kysten.

Det er foreslått at reglene om farledsbevis går inn i lospliktforskriften som et eget kapittel. Det presiseres i forskriftens definisjonsbestemmelse at losplikten kan oppfylles enten ved å bruke statslos eller ved å benytte farledsbevis. Bruk av farledsbevis er altså ansett som en måte å oppfylle losplikten på. Kystverket mener at disse reglene henger nøye sammen, og det er derfor ingen grunn til å regulere ordningen med farledsbevis i en egen forskrift. Dette er også en mer brukervennlig løsning.

Endelig forslag til ny lospliktforskrift med utfyllende kommentarer til den enkelte bestemmelse følger i vedlegg 1 og 2 til høringsbrevet. Kystverket gjengir derfor kun punktvis hovedtrekkene i forslaget her:

- For å avgjøre om et fartøy er lospliktig, brukes i dag måleverdien bruttotonn (500 BT). I forslag til ny forskrift er dette foreslått endret til fartøyslengde (70 meter).
- Det er foreslått at fartøy på 50/35 meter eller mer avhengig av om de har dobbelt/enkelt skrog, og som fører farlig eller forurensende last i bulk som definert i MARPOL vedlegg I og II, skal være lospliktige. I de gjeldende regler er dette avgrenset med måleverdien bruttotonn (300/100 BT).
- Det er foreslått at alle fartøy uansett størrelse som fører kondenserte gasser i bulk, jf. IGC koden, skal være lospliktige.
- Det er også foreslått at fartøy på 50 meter eller mer og som fører farlig eller forurensende last i pakket form som definert i MARPOL vedlegg III, blir lospliktige.
- Det er foreslått at alle fartøy uansett størrelse som fører stoffer som er regulert i INF koden skal være lospliktige.
- Det er foreslått at alle passasjerfartøy (fartøy som kan føre 12 passasjerer eller mer, jf. bestemmelsene i SOLAS) skal være lospliktige. Unntatt losplikt er fartøy med løyve til persontransport i rute etter yrkestransportlova (jf. kommentarer nedenfor).
- I henhold til forslaget, vil fartøy i innenriks fart og fiskefartøy registrert i EØS-området bli omfattet av losplikten. I dag er begge disse fartøysgruppene unntatt (for innenriksfartøy gjelder dette kun hvis fartøyets navigatør oppfyller gitte krav til fartstid).
- Antall lospliktfriske korridorer innenfor grunnlinjen er utvidet i forslaget, og noen av de eksisterende korridorene er endret. Det vises her blant annet til den lospliktfriske korridoren ved Langesund.

- Ved utstedelse av farledsbevis er kravet til fartstid foreslått erstattet med et krav til reell kompetanse.
- Dagens prøveordning med kadettfarledsbevis forskriftsfestes.
- Forslag til ny lospliktforskrift implementerer endringene i MARPOLs forurensningskategorier som trådte i kraft 1. juli 2007. Gjeldende regelverk henviser til de gamle forurensningskategoriene (A, B, C og D).

Når det gjelder etablering av lospliktfriske korridorer, jf. kulepunkt 8 ovenfor, vil Kystverket understreke at dette arbeidet ikke er ferdigstilt. Det vurderes fortsatt om det kan være aktuelt å innføre nye lospliktfriske korridorer langs kysten, eventuelt å endre allerede eksisterende korridorer. Denne vurderingen må sees i sammenheng med muligheten for å iverksette andre farvannstiltak som ivaretar sjøsikkerheten. Kystverket vil komme tilbake til dette.

Høringsforslaget viderefører gjeldende bestemmer om at fartøy med løyve til persontransport er unntatt losplikt. Med få unntak, blant annet hurtigrutene, går disse fartøyene i hovedsak i fast rutetrafikk, innenfor et relativt avgrenset farvannsområde og med flere daglige anløp til samme havn. Det antas derfor at navigatørene på disse fartøyene har tilstrekkelig kunnskap om farvannet de trafikkerer. Sikkerheten vurderes dermed å være ivaretatt. Det kan imidlertid diskuteres om det er hensiktsmessig å ta utgangspunkt i yrkestransportlova for å regulere unntaksbestemmelser i lospliktforskriften. Det vil derfor bli foretatt en nærmere vurdering av om slikt unntak kan knyttes opp mot andre kriterier.

Forslaget til ny lospliktforskrift vil som nevnt medføre at fiskefartøy registrert i EØS-området og fartøy i innenriks fart blir underlagt de samme lospliktreglene som fartøy i utenriks fart. Med unntak av de fartøy i innenriks fart som går med enkelte farlige eller forurensende flytende laster i bulk, er disse fartøysgruppene i dag fritatt fra losplikt (for innenriksfartøy gjelder dette bare såfremt fartøyets navigatør oppfyller gitte krav til fartstid). De fleste av navigatørene på disse fartøyene vil antagelig tilfredsstillende kravene for å få farledsbevis etter den nye lospliktforskriften, og faktisk søke om farledsbevis. Det vil imidlertid ta tid for Kystverket å vurdere disse navigatørenes kompetanse og utstede farledsbevis. For å sikre at gjennomføringen av lospliktforskriften ikke får store ulemper for disse fartøyene, vil det derfor bli fastsatt overgangsordninger som tar hensyn til dette.

### 3.2 Losavgiftsforskriften

Forslaget til ny losavgiftsforskrift innebærer ikke en total revisjon av gjeldende forskrift om losberedskapsgebyr og losingsgebyr. De foreslåtte endringene er likevel så omfattende at Kystverket foreslår at de gjennomføres ved en ny forskrift om losavgifter, og ikke gis i en endringsforskrift.

I forslaget til ny losavgiftsforskrift er fartøyenes bruttotonnasje fortsatt grunnlag for beregning av avgifter. Det er for øvrig foreslått følgende hovedendringer i forslaget:

- Ved beregning av losberedskapsavgiften foreslås det å fjerne tillegget for utseilt nautisk mil.
- Det foreslås å innføre farledsbevisavgift og kadettfarledsbevisavgift.
- Bestemmelsen om 5 timers gratis ventetid i gjeldende forskrift § 11 foreslås fjernet. Kystverket kan ikke se at det er grunn til å opprettholde denne bestemmelsen.

- I gjeldende forskrift §§ 15 og 16 er utgangspunktet for beregning av gebyr laveste timesats. Kystverket foreslår å endre dette til fartøysspesifikk timesats, som er avhengig av fartøyets bruttotonnasje.

I tillegg er det foreslått enkelte endringer for å tilpasse losavgiftsforskriften til forslaget til lospliktforskrift.

Fullstendig forslag til losavgiftsforskrift følger i vedlegg 3.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Prinsippene for inntektsfordeling etter det nye regelverket skal være en fordeling med 60 % fra losingsavgift, 38 % fra losberedskapsavgift og 2 % fra farledsbevisavgift.

Den nye inntektsfordelingen vil bety at losberedskapsavgiftene blir ca. 28 % lavere, mens losingsavgiftene vil bli 28 % høyere. I tillegg kan en regne med at flere fartøy etter hvert seiler på farledsbevis og at antall losoppdrag derfor kan reduseres ytterligere.

De foreslåtte reglernes konsekvenser for antall fartøy som er lospliktige, er avhengig av hvilket årstall som legges til grunn. I 2007 var det rekordmange losoppdrag, hvorav ca. 6000 ble utført på skip som ikke blir lospliktige i henhold til de foreslåtte reglene. I 2005, som er et år som vil være mer sammenlignbart med 2009, er tilsvarende antall ca. 5300 losoppdrag på fartøy som ikke lenger vil være lospliktige.

Kostnadsreduksjonen for lostjenesten er anslått til ca. 29 mill. kroner som følge av den beregnede reduksjonen i det samlede antall fartøy som vil være lospliktige. Den samlede betalingsplikten for skipsfarten vil bli tilsvarende redusert.

Inntektsbortfall og kostnadsreduksjon som følge av færre lospliktige seilas er beregnet til å gi ca. 4 millioner kroner i bedre resultat for Kystverket. En positiv resultatforbedring vil gi grunnlag for reduserte avgiftssatser, da lostjenesten over tid skal gå i balanse. Forslag til avgiftssatser vil sendes på høring senere i 2010 for å få et best mulig tallgrunnlag med tanke på implementering av de nye reglene med virkning fra 1. januar 2011. Det må imidlertid uansett ta høyde for en økning i losingsavgiften, da en større andel av totalprovenyet skal legges på faktisk bruk av los. Tilsvarende vil losberedskapsavgiften bli redusert.

Konsekvens inntekter og variable kostnader (basert på tall fra 2007)	Effekt i kroner	
Bortfall av lospliktige fartøy som betaler gebyrer ved enkeltseilas og årsgebyr	Mindreinntekt	Ca. 34 millioner
Inntekt fra ca. 130 nye lospliktige fartøy som mest sannsynlig vil betale sine avgifter som årsgebyr	Merinntekt	Ca. 10 millioner
Kostnadsreduksjon ved bortfall av lospliktige fartøy som ikke lenger vil måtte ta los, reiser, brotillegg, drivstoff og reduksjon av loskorpset med 17 stillinger (lønn inkl. overtid og sosiale kostnader)	Mindre kostnader	Ca. 28 millioner
<b>Nettoeffekt (resultatforbedring) av endringene</b>		<b>Ca. 4 millioner</b>

#### 4.1 Inntektsbortfall for Kystverket som følge av færre lospliktige seilaser

Tabellene under viser først antall skipperbevis som ble utstedt per sjøtrafikkavdeling i Kystverket i 2007 for skip under 70 meter, deretter antall losinger per sjøtrafikkavdeling i Kystverket i 2007 for skip under 70 meter. Som nevnt over var 2007 et år med høy trafikk.

Lengde gruppe	Oslo- fjorden	Grenland Agder	Roga- land	Vest- landet	Møre og Trønde- lag	Nord- land	Troms og Finn- mark	Totalt
1. Under 30 m	149	63	32	10	17	3	2	276
2. 30-39,9 m	165	151	90	26	66	41	136	675
3. 40-49,9 m	193	89	113	82	55	156	547	1.235
4. 50-59,9 m	214	103	285	237	335	165	1.532	2.871
5. 60-69,9 m	470	461	1.129	612	619	417	700	4.408
Totalt	1.191	867	1.649	967	1.092	782	2.917	9.465
Fordeling i %	12,6 %	9,2 %	17,4 %	10,2 %	11,5 %	8,3 %	30,8 %	100,0 %

Lengde gruppe	Oslo- fjorden	Grenland Agder	Roga- land	Vest- landet	Møre og Trønde- lag	Nord- land	Troms og Finn- mark	Totalt
1. Under 30 m	16	61	26	10	16	3	2	134
2. 30-39,9 m	85	145	75	24	65	2	130	526
3. 40-49,9 m	23	85	83	34	28	15	458	726
4. 50-59,9 m	49	68	122	123	192	50	1.273	1.877
5. 60-69,9 m	353	429	515	398	432	272	641	3.040
Totalt	526	788	821	589	733	342	2.504	6.303
Fordeling i %	8,3 %	12,6 %	13,0 %	9,3 %	11,6 %	5,4 %	39,7 %	100,0 %

Når en legger disse tallene til grunn vil ca. 9100 fartøysbevegelser i året ikke lenger være lospliktige om den generelle lospliktgrensen blir satt ved 70 meters lengde. Inntektene i form av losberedskapsavgift vil da falle bort for disse fartøyene. Ca. 3150 av disse fartøyene ville ha gått med farledsbevis eller ha fått dispensasjon. Det vil da bli ca. 6000 fartøysbevegelser som etter endringen ikke skal bruke los. Disse vil da ikke lenger være pliktig til å betale losingsavgift. Inntektsbortfallet som følge av færre lospliktige seilaser er beregnet til 34,2 millioner kroner. Den største andelen er nedgang i losingsavgiften, mens nedgangen i losberedskapsavgiften inklusive årsavgifter utgjør en mindre andel. Beregningsgrunnlaget er gebyrer i 2007, korrigert for 30,6 % økning i gebyrsatsene og ny inntektsfordeling i ny avgiftsmodell.

#### 4.2 Kostnadsreduksjon for Kystverket ved 6000 færre losoppdrag

En reduksjon i antall losoppdrag vil føre til behov for færre losere. Det største utslaget vil en få i Troms og Finnmark hvor bortimot 40 % av losoppdragene vil falle bort. Dette vil medføre en betydelig reduksjon av behovet for losere i denne regionen, 20 – 30 % om en tar hensyn til nødvendigheten av å opprettholde et loskorps som ivaretar servicen godt nok.

For de andre regionene kan en anslå at en kan redusere antall loser med et sted mellom 4 – 8 %.

Totalt vil dette på landsbasis anslagsvis kunne redusere det totale loskorpset med 16-18 loser. I tillegg vil de variable kostnadene som brotillegg (basert på losingstimer), reiser og drivstoff til losbåtene reduseres. På lengre sikt vil flere kostnader kunne reduseres. Samlet reduksjon i kostnadene er beregnet til 28,9 millioner kr ved 6000 færre losoppdrag. Kostnadene som er lagt til grunn er gjennomsnittet for 2008.

#### 4.3 Inntektsøkning for Kystverket ved 120 flere lospliktige seilaser

I dag er det ca. 120 fartøy som går i innenriksfart, og som ikke er lospliktige, men som vil bli det etter det nye regelverket. Av disse er det ni norske fiskefartøy. Flertallet av disse fiskefartøyene over 70 meter har en bruttotonnasje (BT) i overkant av 2000 BT. En vil anta at de fleste av disse fartøyene vil komme til å gå med farledsbevis og vil derfor ikke ha behov for los. Uansett vil ikke de "nye" lospliktige fartøyene medføre noe stort trykk på bruken av loser.

Av de 120 fartøyene er åtte fartøy større enn 5000 BT og må betale høyere satser for årsavgift. Kystverket forventer at disse fartøyene vil ha mange seilaser og at de vil betale årsavgift. Økning i inntektene fra losberedskapsavgift (betalt som årsavgift) som følge av at 120 nye fartøy blir lospliktige, forventes å bli 10,0 mill. kroner.

#### 4.4 Konsekvenser av nye bestemmelser om farledsbevis

For å ivareta den nye farledsbevisordningen på en forsvarlig måte, mener Kystverket det vil kreves en mer omfattende organisasjon enn i dag. De teoretiske og praktiske prøvene vil kreve mer bruk av både loser og losoldermenn, i tillegg til eksterne nautikere. Videre må staben som til daglig tar seg av saksbehandlingen og oppfølgingen av farledsbevissøknader, brudd på ordningen osv. utvides.

Forslaget til ny avgiftsstruktur medfører at 2 % av losinntektene tas inn gjennom farledsbevisavgifter og kadettfarledsbevisavgifter. Det vil si ca. 10 millioner kr.

#### 4.5 Konsekvenser for lospliktige fartøy

Som nevnt ovenfor vil den nye inntektsfordelingen medføre at losingsavgiftene øker. 60 % av inntektene skal dekkes gjennom losavgiftene. For de fartøyene som faktisk bruker los, vil dette bety økte kostnader. Etter de nye reglene vil det anslagsvis bli i overkant av 40000 losoppdrag i året som vil bli berørt av dette.

Videre vil forslaget medføre at losberedskapsavgiften reduseres. 38 % av inntektene dekkes gjennom losberedskapsavgiftene. For fartøy som benytter farledsbevis og ikke tar los om bord, vil dette medføre reduserte kostnader.

De fartøy som i dag bruker los og som ikke lenger vil være lospliktige etter de foreslåtte reglene, vil slippe å betale avgift tilsvarende ca. 3000,- til 5000,- kr per seilas (losberedskapsavgift og losingsavgift).

Forslaget vil medføre nye kostnader for navigatører som skal løse farledsbevis eller kadettfarledsbevis. 2 % av inntektene skal dekkes gjennom en egen farledsbevisavgift og kadettfarledsbevisavgift.

Fartøy som i dag regnes som innenriksfartøy og fiskefartøy og som vil bli lospliktige på grunn av forslaget til nye bestemmelser, må betale losingsavgift og/eller losberedskapsavgift. Totalt gjelder dette ca. 120 fartøy, der ni av disse er fiskefartøy.

Forslaget medfører at det blir losplikt for fartøy som går med en gitt mengde farlig eller forurensende last i pakket form når de har en lengde på 50 meter eller mer. Etter gjeldende forskrift er disse kun lospliktige dersom de er over den generelle grensen for losplikt på 500 BT. Også disse fartøyene må etter de nye reglene betale losberedskapsavgift og/eller losingsavgift.

Med hilsen

Kristin Frotvedt  
fungerende juridisk direktør

Karen Louise Nærø  
rådgiver

Kopi til: Fiskeri- og kystdepartementet

Vedlegg: Utkast til forskrift om losplikt i norske farvann  
Kommentarer til bestemmelsene i utkast til forskrift om losplikt i norske farvann  
Utkast til forskrift om losberedskaps-, losings- og farledsbevisavgift (losavgift)  
Liste over høringsinstansene