



Vedlegg 2

Kommentarer til bestemmelsene i utkast til forskrift om losplikt i norske farvann

Kapittel 1. Alminnelige bestemmelser

§ 1. Formål

Av hensyn til brukerne foreslår Kystverket at lovens formålsparagraf gjentas i forskriften.

§ 2. Definisjoner

Kommentar til hver av definisjonene:

Til nr. 1:

Tilsvarende definisjon i gjeldende lospliktforskrift, § 2 nr. 1.

Til nr. 2:

Tilsvarende definisjon i gjeldende lospliktforskrift, § 2 nr. 2.

Til nr. 3:

Tilsvarende definisjonen i gjeldende lospliktforskrift, § 2 nr.3.

Til nr. 4:

Tilsvarende definisjonen i gjeldende lospliktforskrift, § 2 nr.5.

Til nr. 5:

Tilsvarende definisjonen i gjeldende lospliktforskrift, § 2 nr.6.

Til nr. 6:

Søkere som oppfyller kravene i forskriftens kapittel 3 kan få utstedt farledsbevis.

Innehaveren av et farledsbevis oppfyller losplikten i de farledene farledsbeviset gjelder for.

Til nr. 7:

Kadettfarledsbevis utstedes av Kystverket til navigatører som inngår en opplæringskontrakt med rederi og skipsfører. Opplæringen består i et innledende kurs i kystnavigering godkjent av Kystverket, og deretter en systematisk opplæring om bord i seilas i de farledene kadettfarledsbeviset omfatter.

Til nr.8:

Bordingsposisjonen er den posisjonen der losen faktisk skal gå om bord eller gå fra borde. Bordingsposisjonen vil bli vurdert i hvert enkelt tilfelle, avhengig av vær, vind, type fartøy, osv, jf. § 6. Posisjonene vil derfor variere.

HOVEDKONTORET - KYSTDIREKTØREN

Sentral postadresse: Kystverket, Serviceboks 2,
6025 ÅLESUND

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

Internett: www.kystverket.no
E-post: 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

Til nr. 9:

Losbordingsfelt er det stedet der symbolet for losbording er merket av i sjøkartet. Symbolets koordinater fremgår av "Den Norske Los" og andre nautiske publikasjoner. Det angitte bordingsfeltet er veiledende og angir nødvendigvis ikke det stedet der losen faktisk går ombord eller fra borde. Den eksakte bordingsposisjonen bestemmes i det enkelte tilfelle jf. § 5, tredje ledd.

Til nr. 10:

Fartøyets største lengde tilsvare det engelske begrepet "Length Over All", LOA. Største lengde er lengden mellom skrogets ytterpunkter forut og akterut slik det fremgår av fartøyets målebrev. I de tilfellene permanente eller midlertidige innretninger stikker utenfor fartøyets egentlige skrog forut eller akterut foreslår Kystverket at lengden på disse legges til LOA når denne forskriften anvendes.

Til nr. 11:

Definisjonen av passasjerfartøy tilsvare definisjonen i SOLAS, Part A, regulation 2 (f).

Til nr. 12:

MARPOL- konvensjonen setter regler for føring av forurensende laster. MARPOL vedlegg I lister opp alle oljeprodukter som føres i bulk og som kan medføre at et fartøy blir lospliktig. MARPOL vedlegg II henviser til IBC-koden kapittel 17 og 18 som lister opp alle skadelige flytende stoffer som føres i bulk og som kan medføre at et fartøy blir lospliktig.

Til nr. 13:

IGC-koden, kapittel 19 lister opp alle kondenserte gasser som kan føres i bulk.

Til nr. 14:

IBC-koden, kapittel 17 og 18 lister opp alle skadelige flytende stoffer (kjemikalier) som kan føres i bulk.

Til nr. 15:

IMDG-koden lister opp og regulerer alle farlige stoffer i pakket form.

Til nr. 16:

INF-koden definerer bestrålt nukleært brensel, plutonium og sterkt radioaktivt avfall.

§ 3. Virkeområde

Kystverket foreslår å fjerne unntaket for fartøy som deltar i militære øvelser og andre fartøy som norske militære myndigheter har kontrahert og driver. Hvis et sivilt fartøy er under militær kommando, må det bety at fartøyet har en militær skipssjef om bord som har kommandoen over fartøyet i stedet for en sivil skipsfører. Fartøyet må da regnes som militært, og vil føre orlogsflagget samt skipssjefens kommandostander. Med sivile fartøy som blir chartret inn for å delta i øvelsen eller for å ta seg av logistikk og transport forholder det seg annerledes. Dette er ofte ro-ro-fartøyer for transport av militære kjøretøy og lignende, tankfartøy med bunkersolje og passasjerfartøy for troppetransport. Disse fartøyene er under sivil kommando av en skipsfører og fører handelsflagget. Noen av dem kan godt være utenlandske. Det dreier seg altså om hjelpefartøy som ikke nødvendigvis seiler i de samme farvannene som de militære fartøyene. Kystverket kan ikke se noen grunn til at slike fartøy skal unntas fra losplikten.

Forskriften gjelder altså statens fartøyer og slep foretatt med statens fartøyer. (FFM – SHV)

Kapittel 2. Losplik

§ 4. Losplik

Bestemmelsen betyr at losplikten kan oppfylles på to måter, enten ved å bruke statslos eller ved at fartøyets navigatør(er) innehar farledsbevis i henhold til bestemmelsene i kapittel 3.

§ 5. Lospliktområder

Losplikten gjelder generelt innenfor grunnlinjen. I enkelte områder langs kysten går imidlertid grunnlinjen over åpne farvann som er mindre krevende. De områdene som er nevnt i den foreslåtte paragrafens annet ledd er slike farvann. Slike områder er allerede unntatt fra losplik i gjeldende lospliktforskrift, jf. dens § 5 andre ledd.

Når det gjelder farvannet inn til losbordingsfeltet på Langesundsbukta, foreslår Kystverket å justere denne slik at ankringsområdet ved Såstein (Såsteinflaket) blir lospliktig område. Det nye lospliktfrie området fremgår av vedlegg 1. Justeringen vil i praksis få den konsekvensen at fartøyene enten må ta los om bord, før de ankrer eller få dispensasjon til å ankre uten los ved enkeltvedtak. Fartøy med farledsbevis som dekker dette området, vil selvsagt kunne benytte dette.

I Finnmark farledsområde, ved innseilingen til gassterminalen på Melkøya og til Hammerfest, foreslår Kystverket at fartøy som fører kondensert gass i bulk, skadelige kjemikalier i bulk eller flytende forurensende laster i bulk, og som er på 150 meter eller mer, skal ta los om bord ved losbordingsfeltet vest av Fruholmen. Dette losbordingsfeltet ligger godt utenfor grunnlinjen, og gassfartøy over 20 000 BT får i dag los om bord med helikopter der. Årsaken til at dette bordingsfeltet ligger så langt ute er bl.a. å sikre at losen er om bord i god tid før passering av Tubåene og Tubåfallet. Når slike fartøy er under 150 meter, foreslår Kystverket at de kan benytte et losbordingsfelt lenger inne. Kystverket foreslår at dette blir litt nordøst for lykta på Akkarfjordnæringen.

Et annet forhold er at sjøtrafikkforskriften for farvannene ved Melkøya og Hammerfest pålegger gassfartøy over 500 BT og andre fartøy over 3000 BT som har flytende farlig eller forurensende last i bulk å benytte taubåt. Taubåten eller taubåtene skal være fast før passering av Akkarfjordnæringen. Losen kan da settes om bord fra taubåten.

Fartøy som ikke fører farlig eller forurensende last vil få los ved Akkarfjordnæringen.

Kystverket har vurdert om Litlegrunnen på 7 meter sydvest av Revsholmen skulle tilsi at det indre losbordingsfeltet fortsatt bør være ved Skipsholmen. Denne grunnen ligger 3 – 4 nautiske mil unna den naturlige kurslinjen for fartøyer som skal ta los om bord ved Akkarfjordnæringen at den må anses som ufarlig for denne trafikken. Under alle omstendigheter vil Kystverket vurdere å merke denne grunnen.

Kystverket foreslår også at følgende områder unntas fra losplikten:

1. Sunnmøre og Romsdal farvannsområde - inn til losbordingsfelt i Vannylvgapet.
2. Nordmøre farvannsområde – inn til losbordingsfeltet ved Grip.
3. Trøndelag farvannsområde – inn til losbordingsfeltene ved Hestvika, Namsen og Grinna.

Begrunnelsen er de samme hensyn som er nevnt ovenfor. Endringene fremgår av annet ledd nr.3, 4 og 5. Den geografiske utstrekningen av områdene fremgår av vedlegg 1.

Bestemmelsen i tredje ledd er ny og er ment å ivareta hensynet til losens og losbåtens sikkerhet. Derfor vil den eksakte bordingsposisjonen kunne variere, avhengig av vindstyrke, vindretning, bølgehøyde og annen trafikk.

Fjerde ledd tilsvare § 5 fjerde ledd i den gjeldende lospliktforskriften.

Femte ledd erstatter § 5 femte ledd i den gjeldende lospliktforskriften. Det foreslås i tillegg at Kystverket kan bestemme at losplikten i enkelte farvann også skal gjelde utenfor grunnlinjen. Dette er aktuelt i de tilfellene der det av sikkerhetsmessige hensyn settes los om bord utenfor grunnlinjen, enten med losbåt eller med helikopter, for at losen i god tid sammen med skipsføreren kan forberede innseilingen. Tilsvarende behov vil i slike farvann gjelde for utseilingen.

§ 6. Lospliktige fartøy

Til første ledd nr. 1:

Kystverket foreslår at fartøyets lengde legges til grunn for losplikten i stedet for bruttotonn som i de gjeldende reglene. Årsaken til dette er at lengdekriteriet for når losplikt inntre synes å være det mest alminnelige i nordeuropeiske kyststater. I Sverige, Finland, Tyskland og Nederland brukes lengde, i Sverige også bredde og dypgående. Kystverket antar at det fra skipsfartens side er ønskelig med et harmonisert kriterium for når losplikt inntre innenfor det samme området, selv om kravene kan variere noe i de forskjellige land. Et fartøys lengde gir dessuten et bedre uttrykk for størrelsen enn bruttotonnasjen. Bruk av lengde som lospliktkriterium hindrer ikke at gebyrene fortsatt kan basere seg på bruttotonnasjen.

Kystverket foreslår at den generelle grensen for når losplikt inntre settes til 70 meter. Fartøy under denne størrelsen bruker som oftest marin diesel (gassolje) som drivstoff, og forurensningspotensialet ved utslipp av bunkers er derfor begrenset. Fartøy under 70 meter er lettere å manøvrere, og trenger normalt ikke taubåthjelp.

De svenske reglene om bruk av los bruker, i tillegg til lengden, også fartøyets bredde og det aktuelle dypgåendet som kriterium for når losplikt inntre. Overskrides en av disse tre størrelsene, er fartøyet lospliktig. Kystverket anser at en slik praksis ikke ville være hensiktsmessig på norskekysten. I Sverige har man ikke den samme formen for innenskjærseilas langs etter kysten som i Norge. Der har man delt inn kysten i såkalte "lotsleder" som man seiler inn og ut av. Fartøyene deles inn i "lotsplikt kategorier", avhengig av type og last. Hver lotsled har sine kriterier for når losplikten inntre, avhengig av fartøyets kategori, lengde, bredde og dypgående. Lengden varierer mellom 60 og 90 meter. Noe liknende kunne godt ha vært gjort i Oslofjordområdet, på Sørlandskysten og til en viss grad på Finnmarkskysten fra Hammerfest og østover. Men fra Stavanger og nordover seiler fartøyene i stor grad innenskjær med varierende dybder og topografi, og havnene anløpes ofte ikke direkte fra innseilingsleden fra sjøen, men fra en innenskjær led. Kystverket har derfor kommet til at det både for brukernes og lostjenestens del er mest hensiktsmessig og håndterbart med en 70-metersgrense som gjelder for hele kysten. I de mest trafikkerte områdene og i ledene til de viktigste industrihavnene er farledenes kapasitet regulert av sjøtrafikkforskriften.

Til første ledd nr. 2:

Tilsvarer bestemmelsen i gjeldende forskrift. Det kan reises spørsmål om hvorfor ikke slepets totale lengde legges til grunn, eller i alle fall summen av lengden på den eller de gjenstandene som blir slept og det slepende fartøyet. For det første vil sleperen, altså trossa eller wiren mellom slepebåten og det som slepes, variere, avhengig av værforhold og farvannets beskaffenhet. For det andre, hvis lengden på slepebåten skulle telle med, ville det bli et poeng å bruke en kortest mulig slepebåt for å unngå losgebyrene. Det vil i så fall kunne bli et sikkerhetsproblem. Med en grense på 50 meter for de slepte gjenstandene vil slepets totale lengde i de fleste tilfellene bli omkring 70 meter.

Til første ledd nr. 3 og 4:

Fartøy med flytende farlig eller forurensende last i bulk representerer en høyere risiko for miljøet og omgivelsene enn andre fartøyer. I tråd med de gjeldende reglene foreslår Kystverket en strengere lospliktgrense for disse fartøyene. Kystverket foreslår at det i stedet for dobbelt bunn sondres mellom fartøyer med enkelt og dobbelt skrog. Dobbelt skrog reduserer risikoen for havari ved kollisjoner.

Til første ledd nr. 5:

Kystverket foreslår en strengere lospliktgrense for fartøy med farlig eller forurensende last i pakket form på linje med det som gjelder for fartøy med flytende farlig eller forurensende last i bulk. Disse fartøyene representerer en høyere risiko for miljøet og omgivelsene enn andre fartøy ved grunnstøting eller kollisjon på samme måte som fartøy med flytende last i bulk. Årsaken til at man ikke satte noen lavere lospliktgrense for fartøy med pakket farlig eller forurensende last i de gjeldende reglene var at det på det tidspunktet reglene ble utformet fremdeles ble arbeidet med et internasjonalt regelverk på dette området. Dette regelverket er nå på plass.

Til første ledd nr. 6:

I de svenske reglene om bruk av los heter det:

” Et fartyg tillhör lotspliktkategori 1 om fartyget før last i förpackad form av bestrålad kärnbränsle, plutonium eller högaktivt radioaktivt avfall”.

Kystverket foreslår at også de norske reglene får en bestemmelse som dekker disse stoffene. Stoffene er klassifiserte og regulerte i INF-koden, jf. § 2, nr. 16.

Til første ledd nr. 7:

Kystverket foreslår at passasjerfartøy, slik de er definert i den foreslåtte § 2 nr. 11 blir lospliktige. Det vil sikre at navigatørene på slike fartøy, uansett størrelse, i det minste må ha farledsbevis. Begrunnelsen for dette er at Kystverket finner det vanskelig å vurdere risikoen for liv og helse lavere enn for eksempel risikoen for forurensning.

Det foreslås ikke noen lengdebegrensning for passasjerfartøy. Årsaken til dette er at det for eksempel på Svalbard drives cruisevirksomhet med fartøy som er litt over 40 meter lange og som kan ha fra 12 til 24 passasjerer om bord. Passasjerfartøy opp mot 70 meter lange vil kunne ha en bruttotonnasje på mellom 1500 og 2000 BT og kan ha en passasjerkapasitet på 50 – 60 personer. Besetningsmedlemmene kommer i tillegg. Noen av disse fartøyene kan også tenkes å drive cruisetrafikk på fastlandskysten.

Til første ledd nr. 8:

Gjeldende forskrift begrenser seg til å omhandle atomdrevne fartøy, dvs. fartøy hvis fremdriftsmaskineri drives av kjernebrensel. Så vidt Kystverket har kjennskap til, finnes det ikke lenger sivile atomdrevne fartøyer, bortsett fra enkelte russiske isbrytere. Slike fartøys adgang til riket reguleres i forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold § 13

bokstav f jf. § 4 og § 9. Det er dessuten gitt særlige regler i lov av 12. mai 1972 nr. 28 om atomenergivirksomhet

Til annet ledd:

Bestemmelsen tilsvarer bestemmelsen i gjeldende forskrifts § 6 annet ledd.

Til tredje ledd:

Som i gjeldende forskrifts § 6 tredje ledd nr. 1 foreslås her at fartøy med tillatelse til persontransport etter yrkestransportloven skal være unntatt fra losplikten. Når slike fartøy forflytter seg til andre områder enn de løyvet gjelder for, vil de, som andre fartøy, kunne bli lospliktige etter § 6. Som nevnt i høringsbrevet vil Kystverket se videre på denne bestemmelsen.

Kystverket foreslår ikke andre unntak. Dette betyr at vilkårene for losplikt også vil gjelde for fartøy i innenriksfart og for fiskefartøy.

Fartøy i innenriks fart:

Det har vist seg at kravet om fartstid for navigatører i innenriks fart har vært vanskelig å håndtere. Lospliktreglene har som formål å trygge ferdselen på kysten og derigjennom verne miljøet. I det å trygge ferdselen ligger også behovet for å verne om liv og helse. Det kan bare oppnås ved å sette inn tiltak som reduserer risikoen for grunnstøtninger og kollisjoner. Vi vet at mange fartøy i innenriksfart er bemannet med utenlandske navigatører, og vi vet at manglende språkkunnskaper er et problem som gjentatte ganger har skapt farlige situasjoner. Fartøy i innenriks fart utgjør ikke noen mindre risiko enn andre fartøy på samme størrelse. Kystverket foreslår derfor at de samme kravene skal gjelde for innenriksfarten som for andre fartøy. I praksis vil det si at navigatørene på disse fartøyene må ha farledsbevis.

Fiskefartøy:

Når det gjelder fiskefartøy, kan Kystverket ikke se at disse utgjør noen annen risiko enn andre fartøyer på samme størrelse når de forflytter seg langs kysten eller seiler inn og ut av havner. Ulykkesstatistikker fra senere år viser at fiskefartøy representerer en betydelig gruppe når det gjelder grunnstøtninger. I praksis betyr dette at kravet om farledsbevis vil gjelde for disse navigatørene på samme måte som for andre.

§ 7. Losplikt ved enkeltvedtak

Denne bestemmelsen tilsvarer i hovedsak gjeldende lospliktforskrift § 7, men slik at myndigheten til å fatte enkeltvedtak legges til Kystverket. Dette forslaget innebærer i praksis ingen endring i rettstilstanden, da Kystverket også i dag har fått delegert denne myndigheten fra Fiskeri- og kystdepartementet i brev av 20. mars 1995.

§ 8. Forsvarsmessige hensyn

Bestemmelsen tilsvarer § 8 i gjeldende lospliktforskrift.

§ 9. Dispensasjon

Gjeldende forskrift har to bestemmelser som regulerer dispensasjon. Gjeldende § 12 gir hjemmel for å gi dispensasjon fra losplikten ved losmangel, og § 13 gir en generell dispensasjonshjemmel i særlige tilfeller. Kystverket foreslår å slå dette sammen til en bestemmelse som regulerer dispensasjonsmuligheten. Denne bestemmelsen vil gi

hjemmel for dispensasjon både når det begrunnes i losmangel og i andre særlige tilfeller der det er urimelig å pålegge et fartøy å bruke los. Kystverket kan ikke se noen grunn til å ha en egen bestemmelse som regulerer dispensasjon ved losmangel. Dette vil omfattes av begrepet "særlige tilfeller".

For å sikre lik praksis ved innvilgelse av dispensasjoner vil Kystverket utarbeide klare retningslinjer for hva som skal anses som "særlige tilfeller".

Kapittel 3. Farledsbevis

§ 10. Utstedelse av farledsbevis

Bestemmelsens første og andre ledd tilsvarer § 2 i gjeldende farledsbevisforskrift.

Kystverket anser de fire vilkårene i paragrafens tredje ledd som viktige forutsetninger. Detaljene om kravene til kunnskap og kompetanse fremgår av § 14.

For å få utstedt farledsbevis skal søkeren kunne dokumentere at han/hun har tilstrekkelig kunnskap om det aktuelle fartøyet og farvannet, slik at han/hun kan foreta sikker navigering. I tillegg skal søkeren kunne dokumentere at han/hun har tilstrekkelige kommunikasjons- og språkferdigheter.

Ved vurdering av risikoen knyttet til fartøyet, skal det blant annet legges vekt på fartøyets størrelse, manøvreringsegenskaper, utrustning og konstruksjon.

Ved vurdering av risikoen knyttet til farvannet, skal det blant annet legges vekt på farvannets beskaffenhet, strøm-, sikt-, vær- og trafikkforhold.

I nr. 4 vises det til hensynet til liv, helse og miljø, herunder antall personer om bord. I dette ligger blant annet vurderingen av passasjerenes og besetningens sikkerhet og miljørisikoen i forbindelse med fartøyenes bunkerskapasitet, bunkerstype, plasseringen av bunkersen i fartøyet, og vurderingen av de konsekvenser en ulykke kan føre til i disse sammenhenger. Forsvarsdepartementets forskrift om fremmede ikke-militære fartøys anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold og forskriften om påbudte leder og rapporteringspunkter for fremmede ikke-militære fartøy bestemmer at utenlandske fartøy og norske fartøy med utenlandsk fører bare kan benytte nærmere bestemte påbudte leder. Farledsbevis kan derfor bare utstedes for å gjelde i de påbudte ledene når fartøyet er utenlandsk eller føreren av et norsk fartøy er utenlandsk.

§ 11. Tilfeller der farledsbevis ikke kan utstedes

For å skille mellom tilfellene der farledsbevis normalt ikke skal utstedes og tilfellene der farledsbeviset normalt ikke kan benyttes for å oppfylle losplikten, foreslår Kystverket å regulere disse to tilfellene i hver sin paragraf.

I innenskjærs farvann vil risikoen for at en ulykke skal inntreffe øke med fartøyets størrelse. Fartøy over en viss størrelse bruker normalt tung bunkersolje som drivstoff, og de aller fleste fartøy over 150 meter bruker tung bunkersolje. Miljøkonsekvensene av en grunnstøting vil derfor også øke fordi bunkerskapasiteten og bunkersbeholdningen øker med fartøyenes størrelse. Det er derfor viktig å sikre seg at slike fartøy alltid har tilstrekkelig kompetanse om bord, både når det gjelder farvannskunnskap og når det gjelder kjennskapet til trafikk mønster og rutiner i det aktuelle farvannet. Skulle allikevel en ulykke inntreffe, vil en statslos om bord være en del av den beredskapsorganisasjonen som skal iverksette tiltak for å begrense omfanget av ulykken. Kystverket foreslår en grense på 150 meters lengde for fartøyer som kan seile med farledsbevis.

Når det gjelder atomdrevne fartøy, anser Kystverket at det bør være en nulltoleranse for at uhell skal skje, og foreslår derfor at farledsbevis ikke skal utstedes til å gjelde for slike fartøy, uansett størrelse.

Kystverket har drøftet hvorvidt fartøy med et visst antall passasjerer (for eksempel 500, slik som foreslått i loseffektiviseringsprosjektet), burde unntas fra muligheten til å seile med farledsbevis. Tallet i loseffektiviseringsprosjektet er basert på anbefalinger fra DNV i en rapport fra oktober 2006. DNV gir imidlertid ingen begrunnelse for å velge en grense på 500 passasjerer. Ved henvendelse til DNV i ettertid kunne de heller ikke nå forklare hvorfor dette tallet ble valgt. Kystverket har vært i kontakt med HRS Sør-Norge for å få brakt på det rene om de har noen grenser for redningskapasiteten ved ulykker langs kysten. De opplyste at de ikke hadde noen slike konkrete tall, men at kapasiteten berodde på omstendighetene ved den enkelte ulykken. Kystverket har derfor funnet det vanskelig å fastsette et passasjerantall som skulle legges til grunn for at los faktisk skal benyttes. Kystverket anser at passasjertrafikken kan deles inn i grupper, nemlig fartøyer som går i faste ruter, fartøyer som anløper tilfeldig, som for eksempel cruisetrafikken, og mindre sesongbetont lokal cruisetrafikk. Når det gjelder den internasjonale cruisetrafikken vil dette være skip som normalt ikke vil kunne oppnå kriteriene for å seile med farledsbevis. Større passasjerskip som går i rute, som for eksempel Color Line, vil ha så rutinerne navigatører om bord og et så forsvarlig vakthold, at kompetansen og sikkerheten om bord er ivaretatt på en helt tilfredsstillende måte. Når det gjelder den øvrige passasjertrafikken, så vil lostjenesten innenfor realistiske rammer ikke ha kapasitet til å betjene slik sporadisk og lokal trafikk, selv om passasjerantallet skulle tilsi det. I den foreslåtte § 10 nr. 4 peker Kystverket blant annet derfor spesielt på hensynet til liv og helse, herunder antall personer om bord, i retningslinjene for hvordan søknadene om farledsbevis skal vurderes.

Andre ledd åpner for at farledsbevis i enkelte tilfeller likevel kan utstedes til å gjelde fartøyene nevnt i første ledd. Dette kan være aktuelt der Kystverket, etter en konkret vurdering, finner at sjø- og miljø sikkerheten vil være ivaretatt og at det vil være urimelig at fartøyet må benytte statslos. Dette kan for eksempel være aktuelt for fartøy som går i regelmessig fart mellom faste havner. I slike tilfeller kan det eventuelt også stilles vilkår om at det skal være to navigatører med farledsbevis på broen. Kystverket vil utarbeide retningslinjer for å sikre lik praksis vedrørende dette.

§ 12. Tilfeller der farledsbevis ikke kan benyttes

En kollisjon eller grunnstøting med et fartøy som fører kondensert gass vil kunne resultere i brann og eksplosjoner som kan medføre store konsekvenser for liv og helse, både for de ombordværende og personer i en viss omkrets. En slik ulykke vil også kunne få store og vanskelig håndterbare konsekvenser for det omkringliggende miljøet, spesielt hvis ulykken inntreffer i nærheten av tettbygde strøk.

Bestemmelsens første ledd nr. 2 omfatter laster i forurensningskategori X og Y i MARPOL vedlegg II. Utslipp av slike stoffer vil kunne forårsake alvorlige skader på menneskers helse og på det marine miljøet.

Bestemmelsens første ledd nr. 3 omfatter flytende stoffer som har et lavere flammepunkt enn 23°C. Et uhell ved føring av slike stoffer kan forårsake brann og eksplosjoner av stort omfang. Også dette kan medføre store konsekvenser for liv og helse, både for de ombordværende og for personer i en viss omkrets. Grensen på 23°C er valgt fordi stoffer med et lavere flammepunkt enn denne temperaturen vil være lett antenkelige uavhengig av omgivelsenes temperatur (Kilde: Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap)

Stoffene som tilhører forurensningskategori Z i MARPOL vedlegg II vil også kunne forårsake skade på helse og miljø, men i mindre grad enn de foran nevnte stoffene. Det er et stort spenn i forurensningsgraden til oljeproduktene som er listet opp i MARPOL vedlegg I. Noen laster, som tungolje, vil kunne medføre alvorlig forurensning, mens andre, som flybensin, ikke vil medføre særlig forurensning. Hvorvidt fartøy under henholdsvis 70 og 90 meter som fører noen av disse stoffene skal få seile med farledsbevis må allikevel vurderes ut fra farvannets beskaffenhet, fartøyets konstruksjon og andre relevante forhold. Eventuelle begrensninger må påføres farledsbeviset ved utstedelse.

Risikoen for at farlig eller forurensende stoffer skal lekke ut ved en grunnstøting eller kollisjon er større for et fartøy med enkelt skrog enn for et fartøy med dobbelt skrog. Og risikoen for at en ulykke i det hele tatt skal inntreffe vil i innenskjærs farvann øke med fartøyenes størrelse. Det er derfor viktig at slike fartøy har all tilgjengelig navigasjonskompetanse om bord, både når det gjelder farvannskunnskap og kjennskapet til trafikkmonster og rutiner det aktuelle farvannet. Skulle en ulykke likevel inntreffe, vil en statslos ombord være en del av den beredskapsorganisasjonen som skal iverksette tiltak for å begrense omfanget av ulykken.

Kystverket foreslår ikke at fartøy med farlig og forurensende last i pakket form av samme fare- eller forurensningsgrad som flytende bulklast skal ha de samme restriksjonene på gyldigheten av farledsbeviset som ved flytende bulklast. Årsaken til dette er for det første at en anser at emballasjen for pakket last sikrer disse lastene bedre enn om lasten hadde vært flytende og i bulk. For det andre ville restriksjoner på gyldigheten av farledsbeviset for fartøy med slike laster sannsynligvis ha fått vanskelig håndterbare konsekvenser for lostjenesten.

I den foreslåtte paragrafens siste ledd åpnes det adgang til at farledsbeviset i særskilte tilfeller allikevel kan nyttes. Dette kan være aktuelt i tilfeller der mindre fartøy som fører slike stoffer går i fast fart over korte distanser og det ikke er noen tvil om at navigatørene har en særlig god kompetanse for seilas i dette farvannet. Vilåårene for unntaket skal påføres farledsbeviset.

§ 13. Søknad om farledsbevis

I den gjeldende lospliktforskriften er fartøy i innenriks fart unntatt fra losplikten så fremt fartøyene ikke fører farlig og/eller forurensende last og så fremt navigatøren har minst 12 måneders fartstid i innenriks fart på samme eller tilsvarende fartøy i løpet av de siste 30 måneder. Det siste kravet har vært vanskelig både å håndtere og å håndheve.

Kystverket kan ikke se at fartøy i innenriks fart utgjør noen mindre risiko enn andre fartøy på tilvarende størrelse. Se nærmere om dette i kommentarene til § 6. Kystverket foreslår derfor at losplikten også skal gjelde for fartøy i innenriks fart. Det samme gjelder fiskefartøyene. En konsekvens av at innenriksfarten har vært unntatt er at vi nå står overfor tre grupper navigatører når det gjelder å kvalifisere seg til å kunne få farledsbevis. Den ene gruppen er erfarne kystnavigatører fra innenriksfarten som ikke har farledsbevis fordi dette ikke har vært et krav. Den andre gruppen er navigatører i utenriks fart som til vanlig trafikkerer én eller et fåtall innenskjærs farleder, og den tredje gruppen er navigatører som har liten eller ingen erfaring med innenskjærs seilas med lospliktig tonnasje.

Felles for dem alle er selvsagt kravet om relevant dekksoffiserssertifikat. Bestemmelsen i annet ledd etter komma tar sikte på å gjøre det mulig for erfarne kystnavigatører fra innenriksfarten å få farledsbevis uten å gjennomgå kadettfarledsbevisprosessen som for

deres vedkommende vil være unødvendig. Kravet foran komma vil omfatte alle andre navigatører som søker farledsbevis.

§ 14. Farledsbevisprøve

Kunnskapskravene ved farledsbevisprøvene tar utgangspunkt i formålet med losloven og de krav til kompetanse som gjelder for norske losere. Men kravene til farledsbevisprøven kan allikevel ikke sammenlignes med kravene som settes ved en loseksamen. Kravene er stort sett de samme som i den gjeldende farledsbevisforskriften, og de er også i stor grad i tråd med DNV sine anbefalinger i rapporten "Evaluering av reglene for bruk av los" av 31.10.2006. I paragrafens første ledd presiseres det at prøve også skal gjennomføres ved utvidelse av farledsbeviset.

Når det gjelder kravet til språk, foreslår Kystverket at det settes et ubetinget krav til å kunne kommunisere problemfritt på engelsk, også for skandinavisktalende navigatører. Årsaken er at kysten nå trafikkeres av et stort antall ikke-skandinaviske navigatører.

§ 15. Om farledsbeviset

Farledsbeviset gjelder for et eller flere navngitte fartøy og for en eller flere angitte farleder. Fartøysnavn og de aktuelle farledene vil bli påført farledsbeviset. Det er viktig å presisere at farledsbeviset bare er gyldig på det eller de fartøy som er angitt i farledsbeviset. Årsaken til dette er at innehaveren ikke skal kunne benytte farledsbeviset på tilfeldige andre lospliktige fartøy og dermed opptre som en slags los.

Det er også viktig å presisere at farledsbeviset ikke kan utstedes til å gjelde for et "område", "farvannsområde" eller en "strekning", men for angitte farleder. Kystverket vil gi retningslinjer for hvordan farledsbevisets omfang skal beskrives.

I særlige tilfeller kan det være aktuelt å utstede farledsbevis for farvann utenom de farledene som er definert i Kystverkets farledssystem. Dette kan være aktuelt for fartøyer som har oppgaver i farvannsområder som vanligvis ikke brukes av skipsfarten. Eksempler på dette er slepebåter, fartøy som brukes i forbindelse med havbruk og fartøy som brukes til sjømåling.

Paragrafens annet ledd tilsvarer bestemmelsen i gjeldende farledsbevisforskrift § 9 fjerde ledd.

Gjeldende farledsbevisforskrift § 9, andre ledd beskriver hva farledsbeviset skal inneholde. Kystverket mener at det ikke er nødvendig å fastsette dette i selve forskriften, men at dette bør stå i en veileder til forskriften.

§ 16. Seiling med farledsbevis

Innholdet i de to første leddene tilsvarer innholdet i de to første leddene i den gjeldende lospliktforskriftens § 11. Ordlyden er litt justert. Når det gjelder tredje ledd, foreslår Kystverket at en holder seg til § 8 i forskrift av 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv. Denne forskriften gjelder alle sjøfolk på norske fartøy. Å ha forskjellige krav til hviletid, avhengig av om fartøyet seiler i lospliktig farvann eller ikke, kan etter Kystverkets oppfatning virke uryddig og bidra til å forstyrre rutineene om bord.

§ 17. Farledsbevisets gyldighetstid og fornyelse

Kystverket foreslår at farledsbevisets gyldighet settes til 3 år. Med den erfaringen Kystverket nå har med behandling av farledsbevis og søknader om fornyelse, anser en at en slik gyldighetstid er forsvarlig. Det vil dessuten lette belastningen på administreringen av farledsbevisordningen. I det gjeldende regelverket er gyldighetstiden 2 år. I det tilsvarende svenske regelverket er farledsbevisets gyldighetstid 3 år. Av åpenbare grunner bør fornyelse ikke kunne skje for lang tid før utløpstiden. Kystverket foreslår at denne grensen settes til 6 måneder. Også dette er i tråd med det svenske regelverket. Av administrative hensyn bør søknaden foreligge senest 30 dager før gyldighetstiden løper ut.

Kystverket foreslår at en går bort fra kravet om et spesifikt antall seilinger i de farledene farledsbeviset gjelder for ved fornyelsen. En årsak til dette er at antall seilinger innen en viss periode ofte kan bero på tilfeldigheter. Det må likevel stilles krav til at søkeren faktisk har vedlikeholdt sin farvannskunnskap i de aktuelle farledene ved å ha seilt der. Intensjonen er at det bør være søkerens reelle kompetanse i kystnavigering og kjennskap til farvannet som vektlegges, heller enn et spesifikt antall seilinger.

§ 18. Kadettfarledsbevis

Ordningen med kadettfarledsbevis er allerede innført som en prøveordning. Bakgrunnen for ordningen har vært et behov for å kunne gi navigatører som ikke oppfyller kravene til å få alminnelig farledsbevis på grunn av manglende kompetanse/erfaring i kystseilas på norskekysten en gradvis opplæring i dette. Det har vært gjennomført flere kurs i regi av Høgskolen i Ålesund og Høgskolen Stord/Haugesund. Disse kursene har fulgt modellen "Kystnavigasjon for kadettfarledsbevis" som er godkjent av Kystverket. Kystverket foreslår en egen bestemmelse i lospliktforskriften som regulerer dette.

For å få kadettfarledsbevis stilles det to krav:

Søkeren må ha gjennomført kurs i kystseilas på norskekysten som er godkjent av Kystverket. I dag gjennomføres dette kurset som nevnt ved Høgskolen i Ålesund og Høgskolen Stord/Haugesund etter modellen "Kystnavigasjon for kadettfarledsbevis". Denne kursmodellen er tilgjengelig på Kystverkets hjemmesider.

I tillegg må det inngås en avtale mellom rederi, skipfører og søker. Denne avtalen forplikter rederi og skipsfører til å gi søker av kadettfarledsbevis en systematisk opplæring i kystseilas på norskekysten. Samtidig gir avtalen skipsføreren ansvaret for at innehaveren av kadettfarledsbeviset ikke blir satt til å forestå selvstendige seilaser før han/hun har opparbeidet tilstrekkelig ferdigheter til å seile i de farledene kadettfarledsbeviset gjelder.

§ 19. Seiling med kadettfarledsbevis

Bestemmelsen sikrer at det bare er førere med farledsbevis for de samme ledene som kadetten skal læres opp i som kan ha ansvaret for opplæringen. Samtidig tildeles føreren ansvaret for å bedømme når kadetten er kompetent til å kunne gå selvstendige vakter. Foretas opplæringen av andre navigatører enn skipsføreren, skal også de ha gyldig farledsbevis

§ 20. Kadettfarledsbevisets gyldighetstid

Det bør ikke gå for lang tid fra tildelingen av kadettfarledsbeviset til søknaden om alminnelig farledsbevis foreligger. Kystverket foreslår at det settes en grense på tre år. Dette tilsvarer gyldighetstiden for farledsbeviset. Går det for lang tid fra en fullført opplæring til søknaden om farledsbevis sendes, kan kompetansen svekkes. Kadetten kan selvsagt søke om alminnelig farledsbevis straks opplæringen er fullført, slik at han eller hun

kan få alminnelig farledsbevis lenge før disse tre årene har gått, forutsatt at prøvene består og vilkårene for farledsbevis ellers er oppfylt.

§ 21. Inndragning og kontroll

Bestemmelsen gir Kystverket hjemmel til å inndra et farledsbevis eller et kadettfareldsbevis dersom det er grunn til å tro at innehaveren ikke er skikket til eller har den kompetansen som er nødvendig for å ha et farledsbevis eller et kadettfarledsbevis. Inndragning vil kunne skje for en kortere eller lengre periode eller for alltid. For vedtak om inndragning gjelder de alminnelige reglene i forvaltningsloven.

Kystverkets kontrollvirksomhet består i at fartøyet melder seg inn i lospliktig område ved passering av grunnlinjen. Dette skjer i dag ved hjelp av losformidlingssystemet "Njord" som mottar meldingene fra fartøyene via meldingssystemet SafeSeaNet Vedkommende losformidlingssted og eventuelt trafikksentralen vil da sjekke det aktuelle farledsbevisets/kadettfarledsbevisets gyldighet og vilkår. I tillegg foretar Kystvakten sporadiske besøk om bord, bl.a. for å kontrollere at innehaverne virkelig er om bord, og at kravene til hviletid har vært og blir overholdt.

Etter bestemmelsens tredje ledd skal farledsbeviset/kadettfarledsbeviset på forlangende vises fram for offentlige myndigheter. Dette innebærer at innehaveren til en hver tid må ha med seg sitt farledsbevis/kadettfarledsbevis når han/hun benytter dette for å oppfylle losplikten. I praksis vil det være offentlige tjenestemenn som i kraft av sin tjeneste fører kontroll med fartøy, som vil kunne be om å få fremlagt farledsbevis.

Kapittel 4. Avsluttende bestemmelser

§ 22. Myndighet til å fravike forskriften

Bestemmelsen viderefører § 14 i gjeldende lospliktforskrift og § 13 i farledsbevisforskriften.

§ 23. Klage

Bestemmelsen presiserer at forvaltningslovens regler om klage gjelder, og hvem som er klageinstans.

§ 24. Straff

Bestemmelsen er den samme som i gjeldende lospliktforskrift § 16.

Kapittel 5. Ikrafttredelse. Overgangsbestemmelser. Endringer i andre forskrifter

§ 24. Ikrafttredelse, overgangsbestemmelser. Endring av andre forskrifter

Den foreslåtte forskriften vil erstatte både den gjeldende lospliktforskriften og den gjeldende farledsbevisforskriften. Når det gjelder den særskilte forskriften om bruk av los i Grenlandsområdet, foreslår Kystverket at denne oppheves. Etter utdypingen av Brevikstrømmen og andre sjøsikkerhetstiltak som har blitt gjennomført i dette området, anser Kystverket at det ikke lenger er behov for strengere krav om bruk av los i Grenlandsområdet enn ellers på kysten. Dette medfører at også forskrift om dispensasjon fra forskrift om at los skal nyttes i Grenlandsområdet foreslås opphevet.