



**KYSTVERKET**

# Lokale retningslinjer for losing i Kystverket

**Rogaland losoldermannskap**

**Mars 2024**

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

Lokale retningslinjer for losing i Kystverket, Rogaland losoldermannskap fastsettes til fremtidig bruk fra mars 2024.

(Tidligere utgaver settes ut av kraft fra samme dato.)

Karmøy, 19 mars 2024

*Henry Djupvik*  
Losoldermann for  
Rogaland Losoldermannskap

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik

## Innhold

<b>1</b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b><u>FELLES INFORMASJON</u></b>	<b>4</b>
2.1	<u>ANKRING</u>	4
2.2	<u>SEILAS UTENFOR HOVEDLED</u>	4
2.3	<u>REVIDERING AV FORSKRIFTER</u>	4
2.4	<u>RAPPORTERING TIL HAVNEVAKT VED ANKOMST OG AVGANG</u>	4
2.5	<u>BORDING MED HELIKOPTER</u>	5
<b>3</b>	<b><u>FELLES BESTEMMELSER FOR ROGALAND OG VESTLANDET LOSOLDERMANNSKAP</u></b>	<b>6</b>
3.1	<u>UVANLIGE LOSOPPDRAK</u>	6
3.2	<u>OPPSEILING AV SERTIFIKATER</u>	6
<b>4</b>	<b><u>KAPASITETSBEGRENSNINGER, TAUBÅTER OG TAUBÅTBruk</u></b>	<b>7</b>
4.1	<u>GENERELLE BESTEMMELSER</u>	7
4.2	<u>HOVEDREGLER I LOSOLDERMANNSKAPET</u>	7
	<u>Skip i opplag</u>	7
	<u>Bøyelastere</u>	7
4.3	<u>ROGALAND LOSOLDERMANNSKAP</u>	7
	<u>Risavik havn, Gasum</u>	7
	<u>Stavanger, Havnesiloen, Kvalaberget</u>	7
	<u>Stavanger Havn</u>	8
	<u>Statoil Kårsto</u>	8
	<u>Sauda</u>	8
	<u>Vestre Bokn - HighCompAS</u>	8
	<u>Skudeneshavn</u>	8
	<u>Håvik</u>	8
	<u>Husøy havn</u>	8
	<u>Husøy Bulkterminal</u>	8
	<u>Vedavågen/Sund</u>	9
	<u>Torvastad</u>	9
	<u>Haugesund</u>	9
	<u>Killingøy(Unntak vestsiden)</u>	9
	<u>Storøy Vest</u>	9
	<u>Storøy Øst</u>	9
	<u>Gismarvik/Fosen</u>	9
	<u>Ølen/Ølensvåg</u>	9
<b>5</b>	<b><u>LOKALE BESTEMMELSER FOR DEN ENKELTE LOSSTASJON</u></b>	<b>10</b>
5.1	<u>TANANGER LOSSTASJON</u>	10
	5.1.1 <u>Bording ved Tananger losstasjon</u>	10
	5.1.2 <u>Alternative losbordingsposisjoner</u>	10
5.2	<u>KARMØY LOSSTASJON</u>	12
	5.2.1 <u>Bording ved Karmøy losstasjon</u>	12
	<u>Oksydbåter Håvik</u>	14
5.3	<u>ANKRING INNENFOR KVITSØY VTS-OMRÅDE</u>	15
<b>6</b>	<b><u>ANNEN INFORMASJON</u></b>	<b>16</b>
6.1	<u>VHF-KANALER</u>	16
6.2	<u>ARRIVAL NOTIFICATION AND REPORTING POINT NOTIFICATION</u>	17
6.3	<u>OPPANKRING AV FREMMEDE IKKE-MILITÆRE FARTØYER</u>	18
6.4	<u>SEILAS UTENFOR HOVEDLED</u>	19
6.5	<u>AKTUELLE TELEFONNUMMER</u>	20
6.6	<u>LEVERING OG HENTING AV LOS MED HELIKOPTER</u>	21
<b>7</b>	<b><u>DISTRIBUSJONSLISTE</u></b>	<b>23</b>
<b>8</b>	<b><u>ENDRINGSLOGG</u></b>	<b>23</b>

---

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

---

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik

## 2 Innledning

Formålet med lokale retningslinjer er å kvalitetssikre lostjenesten i Kystverket, samt å få en felles forståelse og praksis i forbindelse med utførelsen av lostjenesten innenfor Vestlandets losoldermannskap sitt virkeområde. Kapittel 1, 2 og 3 samt 4.1 og 4.2 er samordnet med Vestlandets losoldermannskap. Retningslinjene er ment som et supplement til eksisterende lover og forskrifter. Dokumentet er utarbeidet på grunnlag av hvordan tjenesten har blitt utført ved de forskjellige losstasjonene i Kystverket.

Dokumentet godkjennes av Losoldermannen i Rogaland losoldermannskap og revideres hvert 2. år.

## 3 Felles informasjon

### 3.1 Ankring

”Forskrift om utenlandske fartøyers anløp til og ferdsel i norsk territorialfarvann” - fastsatt ved Kgl.res.av 20.12.2018 § 10 sier: *”Det er bare tillatt å stanse eller ankre under seilassen i indre farvann hvis dette er et ledd i normal navigasjon eller er nødvendig på grunn av force majeure eller havsnød eller for å yte assistanse til personer, skip eller luftfartøy som er i fare eller nød. Blir det nødvendig å stanse eller ankre, skal fartøyet uten unødig opphold melde fra til norske myndigheter”.*

Skip som ankrer i et havnedistrikt det skal anløpe, f.eks. i påvente av kaiplass, ankrer i forståelse med vedkommende havn og rapporterer til havna. Sjøoperasjonssenteret (CSC) har daglig kontakt med de forskjellige havnene. Ring Sjøoperasjonssenteret (CSC) 75 53 62 96, og be om ankringstillatelse.

Skip som ankrer i forbindelse med seilas vil bli pålagt fra FOH/CSC (enten direkte eller gjennom agent) om å rapportere til CSC hver 6. time. (Dette er ikke forskriftshjemlet).

Hvis båter i transitt, eller båter som har seilt over distanse, ønsker å ankre, f.eks. pga. været eller for ordre, skal sjøoperasjonssenteret kontaktes på forhånd, dette selv om ankring skjer i havn med havnevakt. Sjøoperasjonssenteret varsler også når ankeret er lett og seilas fortsetter.

### 3.2 Seilas utenfor hovedled

”Forskrift om utenlandske fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold” § 12 sier:

*”Ved ferdsel i norsk indre farvann skal utenlandske fartøyer bare bruke farledene som forsvarsdepartementet har fastsatt”.*

Forsvarskommando Sør-Norge har i skriftlig form, datert 12.07.2000 utdypet og konkludert med hvordan losene skal forholde seg til denne paragrafen. (Brevet vedlagt).

Samme forskrift § 17 sier at: *”Utenlandske fartøyer skal ha nasjonalflagget heist hele døgnet under seilas i norsk territorialfarvann. Ligger fartøyet oppankret eller fortøyd, skal flagget være heist om dagen.”* – Kystvakten påtaler ofte brudd på denne ”Flaggregelen”. Losene anmodes derfor om å påse at denne regelen blir fulgt.

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

### 3.3 Revidering av forskrifter

”Forskrift om utenlandske fartøyers anløp til og ferdsel i norsk territorialfarvann” er revidert og gjeldene fra 1.1.2019. Forskrift om påbudt led er ikke revidert. Per i dag følger ikke CSC opp vedlegget ”Påbudt led”. Ref agentmøte i Bergen 21.4.2015 – Frank Holtan CSC/Reitan

Link til: [Forskrift om utenlandske fartøyers anløp til og ferdsel i norsk territorialfarvann](#)

### 3.4 Rapportering til havnevakt ved ankomst og avgang

All ankomst, avgang, forhaling og ankring eller avgang ankerplass i en havn skal alltid rapporteres til havna såfremt det er havnevaktjeneste, og dette gjelder både offentlige og private kaier, (normalt på VHF kanal 12). – (Se også pkt. 2.1).

### 3.5 Bording med helikopter

Økt krav til sikkerhet og reduksjon av risiko for ulykker med visse typer fartøy var utgangspunktet for etablering av losbodingsposisjoner minst 5 nm fra kysten ved viktige olje og gass terminaler.

For å få dette til må losene transporteres med helikopter fordi det ofte er utilrådelig eller umulig å bruke losskøyte. Bordingsposisjoner til terminalene Mongstad og Sture er hhv vest av Holmengrå og vest av Fedjeosen. I tillegg er det bordingsposisjoner for helikopter vest av Marsteinen og vest av Kvannahvden. Bordingsposisjoner for oljerigger avtales på riggmøtet i forkant av innseiling og utseiling. Bordingsposisjon for Kårstø er vest av Skudefjorden.

Skip over 30,000 BT som frakter farlig eller forurensende last og oljerigger tar los med helikopter. Tilbringertjenesten med helikopter er tilgjengelig på døgnkontinuerlig basis og er normalt i beredskap på 1 times varsel, men kan rykke ut raskere om nødvendig.

Ved følgende steder skal losen bli hentet eller satt i land: Flesland, Fedje, Sture (etter avtale med terminalen), Florø (Landing mellom kl 2300 og kl 0530 på natta må avtales) og Airlift base på Bringeland. I Rogaland skal Helganes og Sola benyttes.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik

Felles bestemmelser for Rogaland og Vestlandet Losoldermannskap

### 3.6 Uvanlige losoppdrag

**Dok ID 107-5 Uvanlige losoppdrag, pkt. 2.2** siste avsnitt: ” Losoldermannen skal så langt bemanningssituasjonen tillater det, sørge for at det under uvanlige losoppdrag tilvises ekstra loser som mangler slik erfaring, slik at disse kan bli opplært i slike oppdrag ”

Ved losing av rigger og skip i opplag etc. skal det alltid tildeles 2 loser fordi den tillatte maksimale arbeidstid for 1 los normalt vil bli overskredet. **Selv med 2 loser vil bestemmelse for brotid kunne bli overskredet, da det i kortere perioder kan være behov for to loser samtidig.** Ved bording av rigger og andre konstruksjoner som er vanskelige å borde med losbåt, skal det benyttes helikopter.

En av losene som tildeles oppdraget skal ha deltatt på planleggingsmøtet. I tillegg vil normalt losoldermann eller losformann delta.

Med uvanlig losoppdrag menes losing av rigger, plattformer, fartøy med store konstruksjonsskader, omfattende slepeoperasjoner og andre spesielt krevende losoppdrag som byr på særlige vansker og utfordringer.

**Losoppdrag som vil føre til at Kystverkets lokale retningslinjer for losing blir avvirket, skal også betraktes som et uvanlig losoppdrag.**

**Etter gjennomført oppdrag skal losen skrive en erfaringsrapport. Egen rubrikk for dette i sjekklisten. Legg med all relevant informasjon fra losmøtet, scope/plasseing av podder/Pilot Card/vinddiagram/offset verdier i Njordpilot.**

**Lagre i teams for dokumentasjon/erfaringsoverføring:**

**LOS-Alle/Generelt/01Losfaglig/03Rigg/ velg landsdel / stasjon / årstall, lag katalog for hvert spesialoppdrag.**

### 3.7 Oppseiling av sertifikater

For å opprettholde gyldigheten av lossertifikatet må losen bla vedlikeholde sitt farvannskjennskap innenfor sitt sertifikatområde. Kravet er 2 seilaser i løpet av 2 år. [Forskrift om opplæring og sertifisering av loser](#) § 10.

Oppseilingsbehovet er dokumentert for hver los i lokasjonsmatrisen i Njord, men her blir lokasjonen grønn etter bare 1 seilas i løpet av 2 år. Losformidlingen kan ikke formidle losoppdrag til steder der losen har røde lokasjoner i Njord. Losen kan manuelt oppdatere havner/steder han passerer under seilas hvor losen visuelt kan se stedet/farvannet, Sammen med innleverte fartsattester skal dette danne grunnlaget for oppseilingsbehov. Den enkelte los tar opp behov for oppseiling med losoldermannen.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik

## 4 Kapasitetsbegrensninger, taubåter og taubåtbruk

### 4.1 Generelle bestemmelser

Losen skal gi råd om bruk av taubåt i de tilfelle taubåtassistanse ikke følger av seilingsregler. Dersom kapteinen ikke tar losens råd til følge ved ikke å ta taubåt, evt. bestille taubåtkapasitet som ikke fyller de sikkerhetsmessige krav som losen stiller, kan losen kreve seg fritatt for manøvrering. Han skal likevel fortsette sitt losoppdrag ved å være tilstede på broen og bidra med opplysninger og assistanse til skipsfører. I forkant kan losen sende SMS til losoldermann som dokumentasjon på avvik.

**Thruster(e) eller andre forbedrede styre-egenskaper som eksempelvis podder/doble maskiner, som etter losens faglige skjønn har tilstrekkelig kapasitet, kan erstatte taubåt(er).**

### 4.2 Hovedregler i losoldermannskapet

Alle skip med lengde over 120 meter (LOA) skal ha minimum 1 taubåt ved ankomst og avgang kai, og skip med lengde over 170 meter (LOA) skal ha 2 taubåter ved ankomst kai. Dette gjelder for alle havner som ikke er spesifisert med egne retningslinjer. Sidepropellere av tilfredsstillende styrke kan erstatte taubåt.

Hvilke og hvor mange taubåter som til enhver tid skal brukes til assistanse må vurderes ut fra det assisterte skips størrelse og manøvreringsutstyr. Vær og vindforhold vil i høyeste grad være medbestemmende.

Skip med lengde over 140 meter (LOA) skal taubåtene ha minimum 20 tonn bollard pull (BP). På skip med lengde over 170 meter skal taubåtene ha minimum 25 tonn BP.

Minst en taubåt skal være av typen traktor eller tilsvarende.

#### **Skip i opplag**

Fartøy som skal inn og ut av opplag er spesialoppdrag.

#### **Bøyelastere**

Skip med gode manøvreringsegenskaper (Baug propeller, akter propeller eller doble ror/propeller.)

Bøyelastere som anløper andre havner enn oljehavnene, anbefales minimum 1 stor taubåt av typen traktor **eller tilsvarende** ved ankomst, - og ved avgang taubåt etter behov.

### 4.3 Rogaland losoldermannskap

Det vises til Forskrift om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenestoområde og bruk av bestemte farvann (sjøtrafikksforskriften), Kapittel 3. Seilingsregler i bestemte farvann, III Seilingsregler i Rogaland.

[https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2021-02-10-523/KAPITTEL\\_3-3?q=Seilingsregler%20Rogaland](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2021-02-10-523/KAPITTEL_3-3?q=Seilingsregler%20Rogaland)

#### **Risavik havn, Gasum**

1 taubåt (av type stern drive, tractor eller tilsvarende) ved ankomst og avgang for gass skip over LOA 120 m. Dette gjelder selv om skipet har sidepropell. Taubåten settes fast før Flatholmen ved ankomst. Værbegrensning 18 m/s unntatt i NV max 15 m/s

#### **Stavanger, Havnesiloen, Kvalaberget**

Anløp og avgang med store konvensjonelle skip over LOA 150 m.



Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik

2 taubåter over 20 BP både ved ankomst og avgang. Den ene av taubåtene assisterer gjennom Vågholmsundet og Lindøysundet. Sidepropeller av tilfredsstillende styrke kan erstatte taubåt(er)"

### Stavanger Havn

Inn/utseiling med de største cruiseskipene til Stavanger kan være krevende ved sterk vind. Pga. skipenes forskjellige egenskaper er det ikke mulig å sette en eksakt grense for maks vindstyrke. Dette må vurderes i hvert enkelt tilfelle av kaptein og los om bord, med ref til skipets egenskaper og de rådende forhold. Dersom cruiseskipet har gode manøvreringsegenskaper, vil det ikke være krav til taubåt. Hvis værmeldingen melder mer vind en fartøyet kan klare, skal skipet bestille taubåt. Størrelsen på taubåt/taubåtene skal stå i forhold til jobben som skal utføres. Dersom det er bestilt taubåt, skal dette noteres i losbestillingen.

### Statoil Kårstø

**Til en hver tid gjeldende versjon av Havnereglementet for Kårstø.**

### Sauda

Skip med lengde over 150 meter, krav om 2 taubåter ved ank/avgang smelteverket i Sauda. Maks størrelse for skip som kan anløpe Sauda lengde inntil 200 meter (i.h.t sjøtrafikkforskriften, §112).

Fartøy som overstiger denne størrelsen skal alltid ha 2 taubåter til assistanse mellom Kvitholmen lykt og Nevøy lykt, og minst en skal være tilkoblet. Mellom Kvitholmen lykt og Nevøy lykt kreves dagslys og sikt over ½ nautisk mil for skip større enn 7000 BT, Sjøtrafikkforskrift §114. Det er også møte og passerings restriksjoner i deler av dette farvannet. Sjøtrafikkforskrift §115

### Vestre Bokn - HighCompAS

Maksimum lengde: 90 meter. Fartøyet må være godt utrustet med tanke på manøver-egenskaper, og kunne legge babord side til kai for lasting/lossing.

Krav til taubåt hvis ikke skipet er utstyrt med sidepropeller av tilfredsstillende styrke.

Værbegrensninger 10 m/s.

### Skudeneshavn

Dybdebegrensninger max 7,33 m kartdybde + tidevann – 10% under keel clearance (Safety). Max lengde 125 meter og max bredde 18 meter. For alle båter over 100 meter skal det benyttes taubåt selv om båten har baugpropell. For båter henimot maks størrelse skal det benyttes 2 taubåter. Det forutsettes at den ene taubåten er av typen traktor. Værbegrensning (Normalt ikke over 10 m/s vind) og visuell sikt. Losbording skal skje i god tid før innseiling Nesagapet.

### Håvik

2 taubåter på alle konvensjonelle bulkskip (oksydbåter). 1 taubåt på alle inngående konvensjonelle skip over LOA 90 m til Ro-Ro kaien. Sidepropeller av tilfredsstillende styrke kan erstatte taubåt(er). Pilot boarding merke for oksyd båter til Håvik: **N 59 07 E 005 21**

### Husøy havn

1 taubåt på alle inngående konvensjonelle skip over LOA 90 m. Sidepropeller av tilfredsstillende styrke kan erstatte taubåt(er).

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik

### Husøy Bulkterminal

1 taubåt (type sterndrive eller tilsvarende) på alle inngående konvensjonelle skip LOA 90 m. Sidepropeller av tilfredsstillende styrke kan erstatte taubåt(er).

Alle konvensjonelle skip over LOA 120 m (med eller uten sidepropell) skal ha 1 taubåt, krav visuell sikt/vindbegrensning (normalt ikke over 12 m/s vind).

### Vedavågen/Sund

Max lengde 85 meter. Krav til taubåt dersom skipet ikke utstyrt med baugthruster.

Værbegrensninger:

- Vindstyrke skal ikke overstige 10 m/s fra Nordvest
- Vindstyrke skal ikke overstige 10 m/s fra Sørøst
- Krav om dagslys/visuell sikt på innseiling

### Torvastad

1 taubåt på alle inngående konvensjonelle skip til Norbar Minerals. Sidepropeller av tilfredsstillende styrke kan erstatte taubåt(er). Ved ugunstige vind- og strømforhold settes krav til taubåt, selv om fartøyet har sidepropell av tilfredsstillende styrke. Det er svært viktig at Norbar Minerals **ikke** har egne fartøy fortøyd på eksportkaaien ved ankomst av lospliktig skip til importkaaien.

### Haugesund

Ved inn- og utseiling Skårerenna kreves visuell sikt for passasjerskip over 210m lengde og visuell sikt for konvensjonelle skip over 180 m lengde (i.h.t sjøtrafikkforskrift §119).

Inn/utseiling med de største cruiseskipene til Haugesund kan være krevende ved sterk vind.

Pga. skipenes forskjellige egenskaper er det ikke mulig å sette en eksakt grense for maks vindstyrke. Dette må vurderes i hvert enkelt tilfelle av kaptein og los om bord, med ref til skipets egenskaper og de rådende forhold. Dersom cruiseskipet har gode manøvreringsegenskaper, vil det ikke være krav til taubåt. Hvis værmeldingen melder mer vind en fartøyet kan klare, skal skipet bestille taubåt.

Størrelsen på taubåt/taubåtene skal stå i forhold til jobben som skal utføres. Dersom det er bestilt taubåt, skal dette noteres i losbestillingen.

### Killingøy (Unntak vestsiden)

Konvensjonelle skip over 120 m, min 1 taubåt (type stern drive/tractor), visuell sikt, værbegrensning normalt ikke over 10 m/s vind.

### Storøy Vest

Ved anløp og avgang kreves det dagslys/visuell sikt.

Maksimum lengde: 85 meter. Krav til taubåt hvis ikke skipet er utstyrt med sidepropell av tilfredsstillende styrke. Værbegrensninger: Maks vestlig vind 10 m/s.

Anbefales ikke som ventekai, mye drag ved kai.

### Storøy Øst

Maksimum lengde LOA 90 meter. Krav til taubåt hvis ikke skipet er utstyrt med sidepropell av tilfredsstillende styrke. Værbegrensninger: Normalt ikke over 10 m/s vind.

Dybder i henhold til sjøkart 3,7m ved kai (Knekken), 4,8 m i innseilingen.

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

Ved anløp og avgang kreves det dagslys og visuell sikt. Hvis værmeldingen melder mer vind en fartøyet kan klare, skal skipet bestille taubåt. Størrelsen på taubåt/taubåtene skal stå i forhold til jobben som skal utføres. Dersom det er bestilt taubåt, skal dette noteres i losbestillingen. Ved stormmeldinger bør ikke anløp gjennomføres. Mye drag ved kai.

### **Gismarvik/Fosen**

Krav til dagslys og visuell sikt ved spesialoppdrag. Losmøte i forkant.

### **Ølen/Ølensvåg**

Krav om dagslys og visuell sikt ved spesialoppdrag for seilassen Romsa-Ølensvåg.

## **5 Lokale bestemmelser for den enkelte losstasjon**

### **5.1 Tananger losstasjon**

#### **5.1.1 Bording ved Tananger losstasjon**

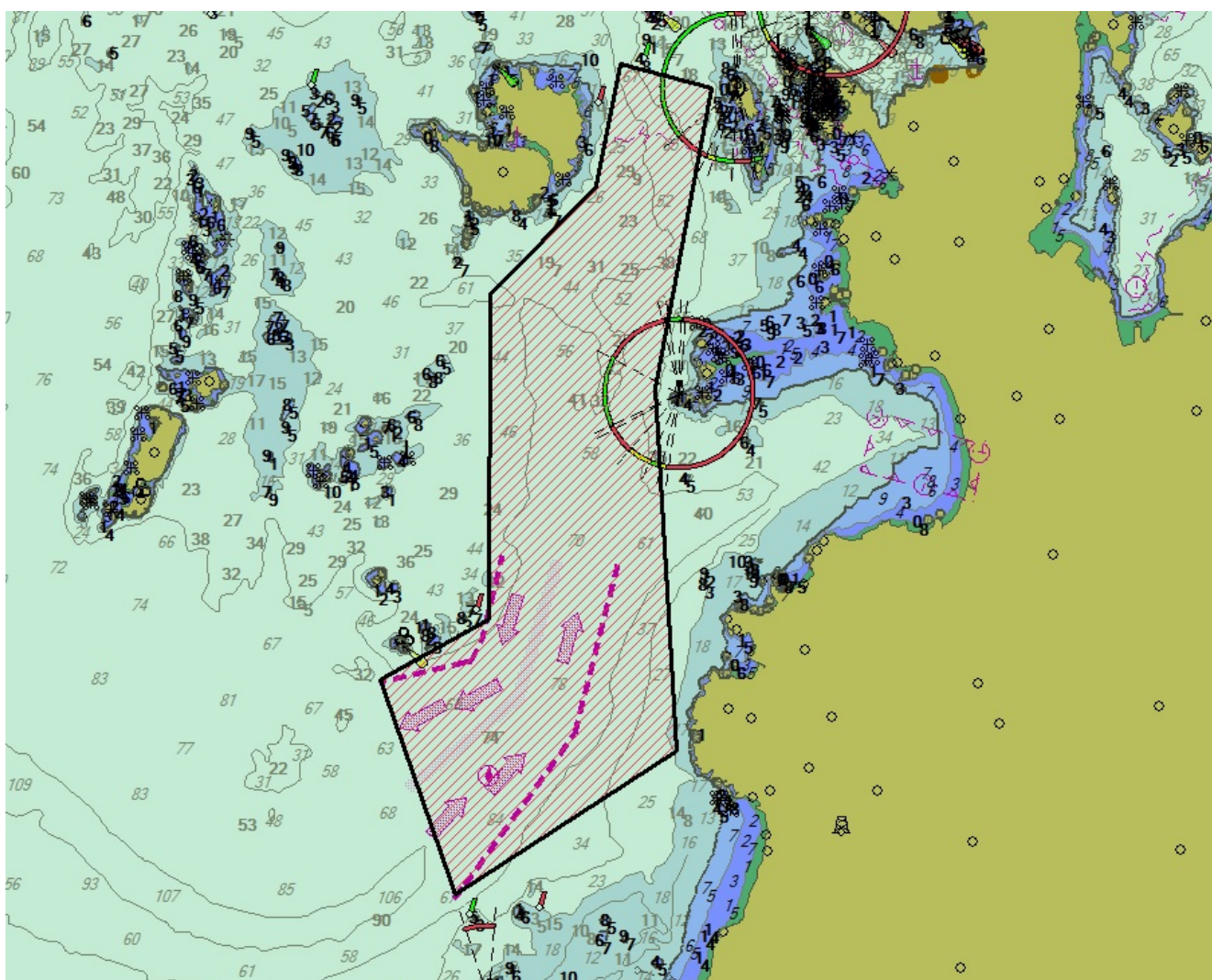
Bording av skip med losbåt underveis eller til ankers skal foregå på en sikker og forsvarlig måte. Ved Tananger losstasjon er losmerkene benevnt Feistein.

Losmerke "Feistein": 58°51,0'N 005°30,0 (WGS84)

#### **5.1.2 Alternative losbordingsposisjoner**

Alternative losbordingsposisjoner. Disse benyttes når bording i normal losbordingsfelt ikke kan benyttes av sikkerhetsmessige hensyn. Seilas mellom losbordingsfelt og alternativ bordingsposisjon gjennomføres i henhold til instruks *LOS 9.5*.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik

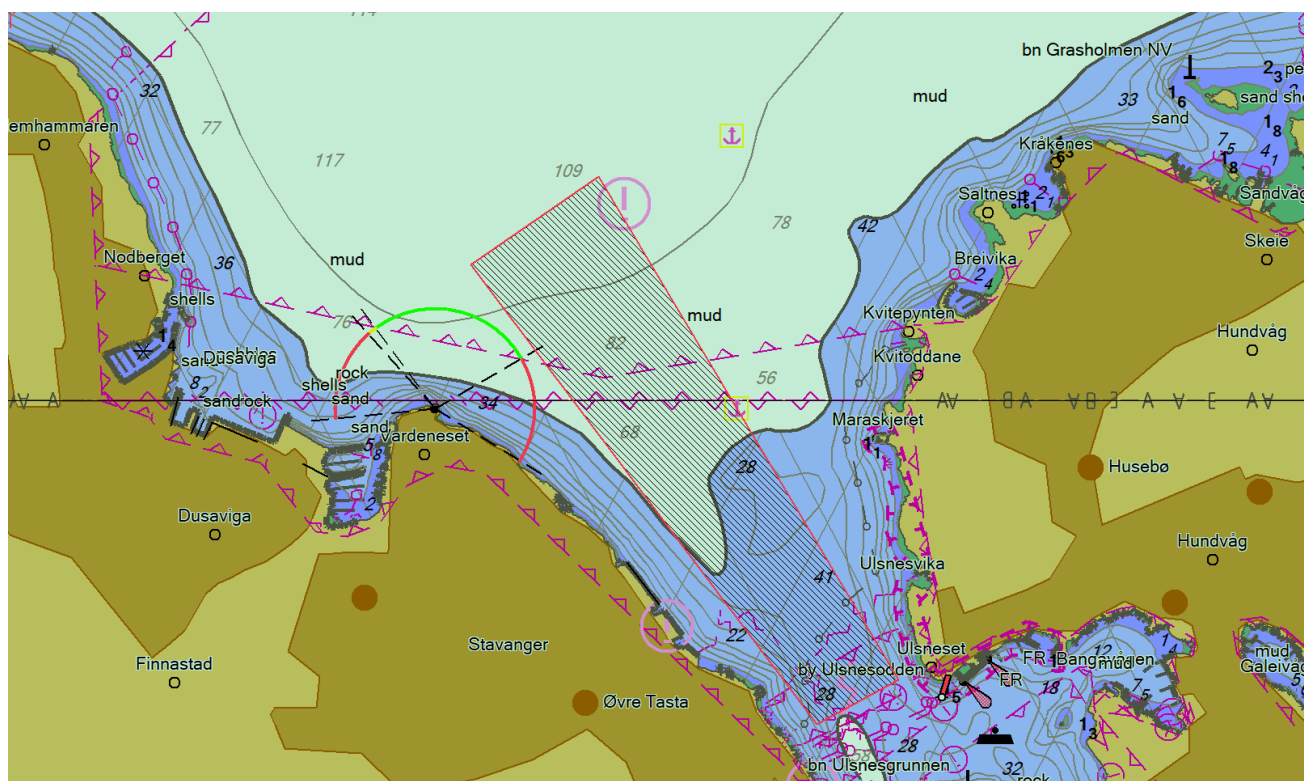


Området for alternative bordinger er avgrenset av kartutsnitt.

### ***5.1.3 Bording og kvitting av los på undervannsbåter***

Bording og kvitting av los på undervannsbåter utføres på Åmøyfjorden. Blir utført av Helgøy Skyss. Krav om dagslys og visuell sikt.

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik



<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

## 5.2 Karmøy losstasjon

### 5.2.1 Bording ved Karmøy losstasjon

Bording av skip med losbåt underveis eller til ankers skal foregå på en sikker og forsvarlig måte. Ved Karmøy losstasjon er losmerkene benevnt Skudefjorden 1 (for loshelikopter), Skudefjorden 2 og Skudefjorden 3 (i Karmsundet).

Losmerke "Skudefjorden 1":	59°02,0'N 005°10,0'E (WGS84)
Losmerke "Skudefjorden 2":	59°06,5'N 005°27,0'E (WGS84)
Losmerke "Skudefjorden 3":	59°13,1'N 005°21,0'E (WGS84)
Losmerket «Røværfsfjorden»:	59 29,0'N 004°50,0'E (WGS84) Rigg/Helikopter
Losmerket «Oksyd Håvik» :	59 07,0'N 005°21,0'E (WGS84)

### 5.2.2 Alternative losbordingsposisjoner

Alternative losbordingsposisjoner. Disse benyttes når bording i normal losbordingsfelt ikke kan benyttes av sikkerhetsmessige hensyn.

Seilas mellom losbordingsfelt og alternativ boringsposisjon gjennomføres i henhold til instruks 182-5. *Los assistanse til/fra sikker bordingsplass fra losbåt INS.*

Alle fartøyer (unntatt de som bruker merke West) skal ved innseiling dirigeres til losmerke 2. Ved utseiling kan fartøyer kvittes på losmerke 3. Skip over 150m skal losen overvåke til losmerke 2. Mindre fartøyer kan losen vurdere om det er nødvendig å overvåke, men alle fartøyer skal minimum overvåkes frem til losmerke 3. Skip over 150m som kommer fra syd skal overvåkes til merke 2, skip under 150m til bordingsfeltet ø-av Nordøyane. Hvis losen kvitter før losmerke 2 avtales dette i god tid med kaptein.

Skip som benytter helikopter i tilbringertjenesten av los bruker losmerke benevnt "Skudefjorden 1".

Losskøyta skal være i posisjon når lossøkende fartøy passerer bordingsmerke nr 2. Kommunikasjon skal være opprettet mellom losskøyte og lossøkende fartøy på VHF kanal 13. Skipet dirigeres inn til område hvor sikker bording kan gjennomføres.

Ved utseiling og kvitting av los skal losen så tidlig som mulig opplyse til skipets besetning om hvilket losmerke som vil bli benyttet. For fartøy med lengde under 150 meter kan losen vurdere om det er nødvendig for losbåten til å følge med ut til det normale losbordingsmerke (merke nr 2).

Når losen overvåker seilassen skal han være klart til å gripe inn når det er nødvendig

Når losen overvåker seilassen fra losbåten skal følgende kriterier være til stede og følges:

- Når et fartøy skal ta los skal losbåten befinne seg i nærheten av losmerke 2, eller i den posisjonen som anses som best ut i fra de rådene værforhold

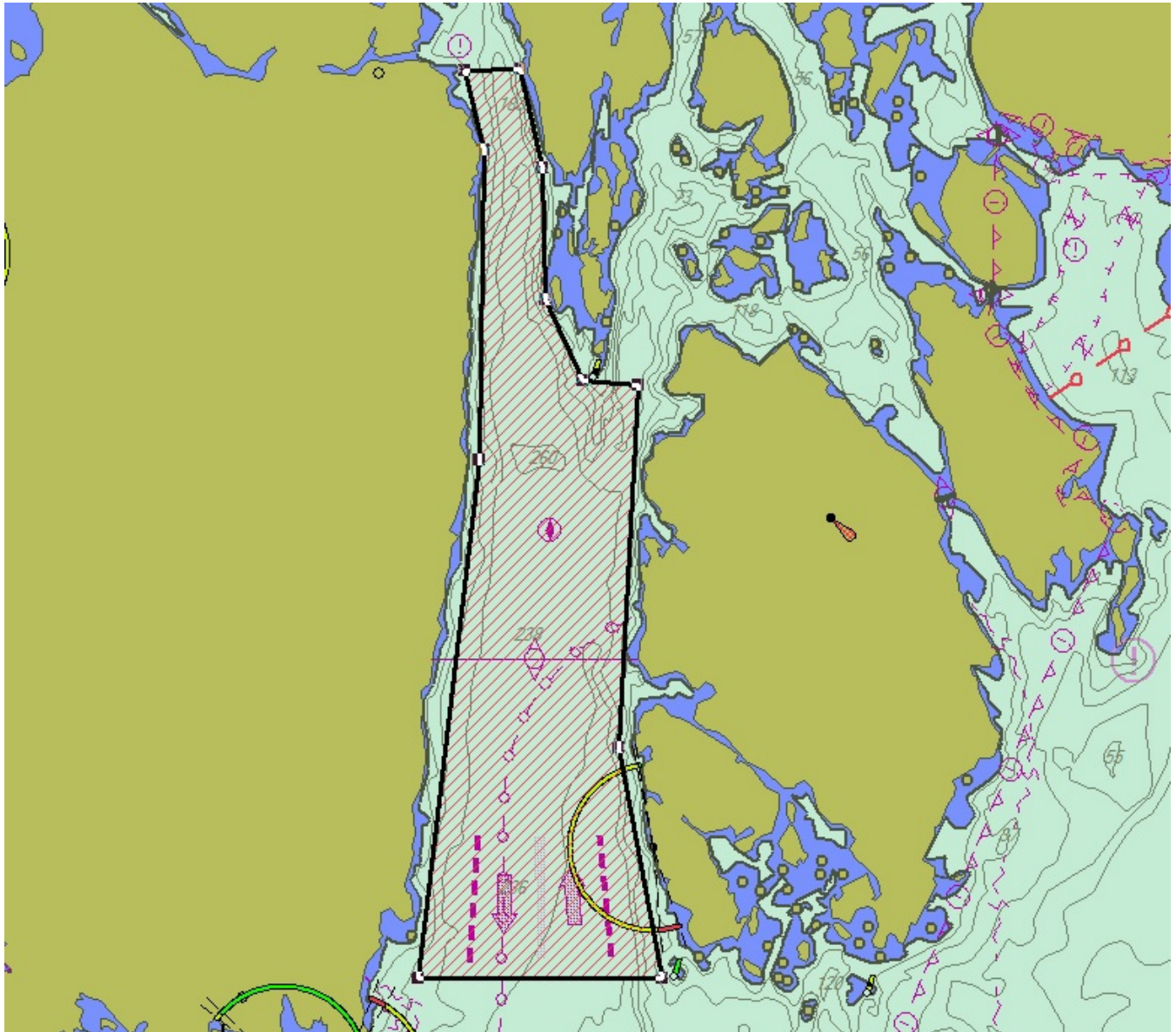
<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

- Når et fartøy skal kvitte los skal losbåten følge fartøyet ut til merke 2, eller for fartøy under 150m som beskrevet over.
- Losen skal ha tilgang til å bruke Radar, VHF, ECDIS og AIS om bord på losbåten og losen må selv kunne bestemme hvordan dette utstyret skal innstilles. Dette skal ikke skape noen risiko i forhold til navigeringen av selve losbåten
- Losen skal inneha en plass om bord i losbåten som gjør at han/hun har best mulig visuell utsikt og at han/hun har tilfredsstillende tilgang til å operere nødvendig navigasjonsutstyr. Om losbåtens hovedførerposisjon er den eneste sikre plassen dette kan utføres fra, skal los og losbåtfører i samråd bli enig om hvordan dette best kan løses
- For at losen ved behov skal kunne gripe inn må det aktuelle fartøyet være sikkert identifisert og kunne følges ved hjelp av minimum en av følgende kombinasjoner:
  - o Radar og AIS presentert på ECDIS eller radar
  - o Radar og optisk identifisering
  - o AIS presentert på ECDIS og optisk identifisering
- Losbåtføreren må kunne styre etter losens anvisninger så langt dette ikke medfører fare for navigeringen av selve losbåten.

Området for alternative bordinger er avgrenset av følgende kartutsnitt

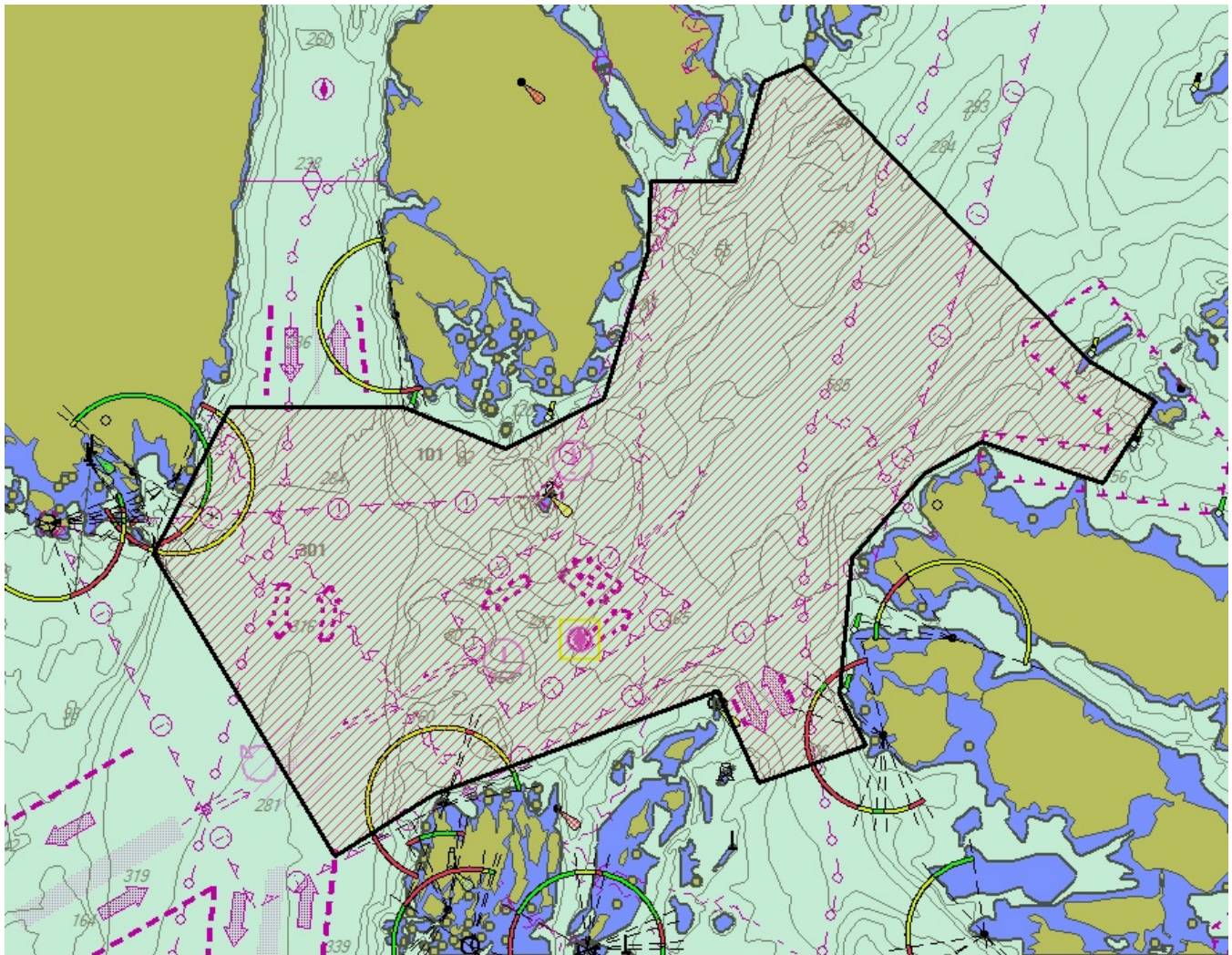
**Sted og prosess** Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom  
**Sist godkjent dato** 07.01.2025 (Djupvik, Henry)  
**Dato endret** 23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)

**Dokumentkategori** Spesifikasjon  
**Siste revisjonsdato**  
**Dokumentansvarlig** Øverland, Trond Erik

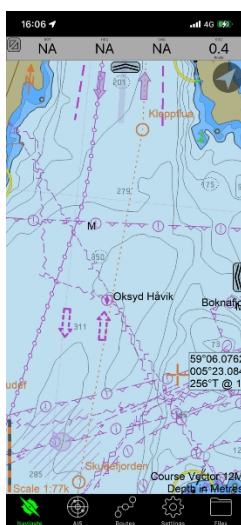




Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik



### Oksydbåter Håvik



Oksydbåter/konvensjonelle bulkskip til Håvik/Husøy skal ta los ved Skudenes. VTS skal gi beskjed til fartøyet om losbording i posisjon N 59 07 E 005 21. Fartøyet kan slippes videre inn etter anmodning fra losen, dog ikke under noen omstendigheter før losen er underveis i losbåt og har kontakt med fartøyet.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik

### 5.3 Ankring innenfor Kvitsøy VTS-område

**Varsling av fartøy til ankers 1.** Ved varsel om vind over 18 m/s (Force 8) fra kvalitetssikret værmelding skal Trafikkleder kontakte ankrede fartøyer i VTS-området, informere om værprognosen og anbefale at fartøyene har maskineriet klar for øyeblikkelig start ("ready to immediate start").

**Varsling av fartøy til ankers 2.** Ved varsel om vind over 25 m/s (Force 10) fra kvalitetssikret værmelding skal Trafikkleder kontakte ankrede fartøyer i VTS-området, informere om værprognosen og anbefale at fartøyene har maskineriet klar for øyeblikkelig start ("ready to immediate start"). Fartøyer med Pitchpropeller anbefales å holde maskineriet i gang under uværet.

**Varsling av fartøy til ankers 3.** Ved varsel om vind over 25 m/s (Force 10) fra kvalitetssikret værmelding skal Trafikkleder kontakte fartøyer over 15000BT for å få Kapteinens vurdering av situasjonen, og om det skal bestilles los for utseiling av VTS-området. En slik losbestilling skal gis prioritet.

**Lossøkende fartøy over 15000BT.** Ved varsel om vind over 18 m/s (Force 8) fra kvalitetssikret værmelding skal Trafikkleder vurdere å kontakte losen ved/etter tildeling av oppdraget, for å vurdere ankringsplass evt. om fartøyet skal vente med innseiling. Dersom fartøyet må vente skal dette fortrinnsvis skje utenfor VTS-området.

**Dødt skip til ankers.** Trafikkleder skal pålegge fartøy som i virkeområdet vil ankre for maskinreparasjon eller som ankrer som følge av maskinproblemer og således blir liggende som "dødt skip", å ha taubåt i beredskap. Trafikksentral sjef må kontaktes for å dispensere fra dette pålegget.

**Ankring Hervikfjorden.** For fartøy som søker tillatelse for bruk av farvannet for ankring på Hervikfjorden skal trafikkleder påse at anbefalte retningslinjer for losing legges til grunn. Trafikkleder må for hver henvendelse om ankring legge oppdatert værmelding til grunn for avgjørelsen. I tilfeller hvor tillatelse for ankring ikke kan gis, er det viktig at fartøyet får denne informasjonen så tidlig som mulig. Dette for å lette fartøyets organisering av losbestilling etc.

**Ankring av tankfartøy i Hervikfjorden.** Trafikkleder skal påse at følgende begrensninger følges for tankfartøy som ønsker å ankre i Hervikfjorden:

- Ved sørlige vinder med vindstyrke fra 13 m/s, skal det pålegges bruk av taubåtassistanse for oppankring av fartøy over 30.000 BT.
- Ved sørlige vinder med vindstyrke fra 16 m/s, skal ikke fartøy over 30.000 BT bli tatt inn for oppankring i påvente av ledig kai/last.
- Hvis det er utstedt stormvarsel fra sydlige vinder innen kommende døgn, skal ikke tankfartøy over 30.000 BT som kommer fra havet tas inn for ankring.

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

## 6 Annen informasjon

### 6.1 VHF-kanaler

VHF kanal	Benyttes av:
8	Los til los, BB generelt, Haakonssvern, Skipavika terminal
9	Norsea Base - Dusavik, Hydro - Karmøy, Søral - Husnes, Eikefet, Stureterminalen, Årdalstangen havneradio, Norsk Hydro - Høyanger, Fjord Base, Mongstadbase
10	Aibel, Aker Stord, CCB – Ågotnes, Dyrstad
11	Phillips base – Tananger, Kårstøterminalen, Norbar Minerals – Torvastad, Equinor – Mongstad
12	Havnekanal, også Kalnes, Eidfjord, Olden, Flåm, Boliden, Skjolden
13	Loskanal
14	Leirvik havn, Sandnes havn, Asko base – Tananger, Taubåter i Bergen, Halsvik Aggregates/Wergeland Base/Nord Terminals – Sløvåg, Bergen havn alternativ ved flere anløp
15	Hanøytangen, Steinvig

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

## 6.2 Arrival Notification and Reporting Point Notification



**Coastal Surveillance Center**  
**Norwegian National Joint Headquarters**  
**E-mail: [csc@reitan.mil.no](mailto:csc@reitan.mil.no)**  
**Phone : +47 75 53 62 99 (Operator) for reporting**  
**Phone : +47 75 53 62 98 (Shift leader) all inquiries**  
**Fax : +47 75 53 63 54**

### ARRIVAL NOTIFICATION and REPORTING POINT NOTIFICATION

1. In accordance with the Norwegian Royal Decree of 23 December 1994, No 1130 - about the Entry into and Passage through Norwegian Territorial Waters in Peacetime - all foreign Non-Military ships are to keep Norwegian authorities informed when sailing in Norwegian Territorial Waters (NTW). NOR-and NIS-vessels are governed by the regulations when they have a Non-Norwegian Master. This is to be done by written or oral **ARRIVAL NOTIFICATION** iaw par 2 and **REPORTING POINT NOTIFICATION** iaw par 3. For our convenience please use the arrival notification form.
2. The **ARRIVAL NOTIFICATION** should be sent at least 24 hours prior to entering the Norwegian Internal Waters (NIW). In need for dispensation to enter NIW earlier than 24 hrs, contact Norwegian authorities through the Coast Radio station or on the telephone-number given above. EU & EEA vessels are to forward the arrival notification as early as possible, not later than when crossing into Norwegian Territorial Waters (NTW). Such notifications may be made in written or oral form. If sending the Arrival Notification through the Coast Radio Station, please tell the operator that it is an Arrival Notification so that the Radio Station can start filling out the correct forms at once. The Coast Radio charge for this message is SDR 20.55. The Coast Radio will treat the Notifications as official telegrams. If You hold the forms Yourself, You can either send the notification by telefax or e-mail through the nearest Coast Radio station, or to the above-mentioned numbers. In Your telegram to Your agent You should include that arrival notification is sent.
3. The **REPORTING POINT NOTIFICATION** should be sent when crossing the Norwegian baseline upon entering and leaving Norwegian Internal Waters (NIW). You are also to send a Reporting Point Notification if you are passing one of the following positions/check points when sailing in NTW: **KVITSOEY (1), STADT (2), ROERVIK (3), LANDEGODE (4), TROMSOE (5) AND HONNINGSVAAG (6)**. The charge for a Reporting Point Notification is also SDR 20.55. Please state that it is a Reporting Point Notification you should send if contacting the Coast Radio station.
4. If there should occur any changes to Your original Arrival Notification (e.g. change of port) of more than 4 hours from previous given ETA/ETD etc., You have to send a "Correction" on an Arrival Notification form with the parts of the Arrival Notification that need to be changed.
5. Stopping or anchoring while passing through internal waters is only permitted when such action is incidental to ordinary navigation or is rendered necessary by force majeure or distress or for the purpose of rendering assistance to persons, ships or aircraft which are in danger or distress. If the vessel makes a temporary stop or remains stationary, the Norwegian authorities shall be notified without undue delay.
6. The **ARRIVAL NOTIFICATION** shall contain the following:
 

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ships name</li> <li>2. Call sign</li> <li>3. AAIC (Accounting Authority Identification Code)</li> <li>4. IMO-identity</li> <li>5. MMSI-number</li> <li>6. Flag (nationality)</li> <li>7. Type of vessel</li> <li>8. Type of cargo</li> <li>8a. Quantity</li> <li>8b. UN number</li> <li>9a. Length overall (feet or meter)</li> <li>9b. Beam (feet or meter)</li> <li>9c. Draught (feet or meter)</li> <li>9d. Tonnage (gross tonnes)</li> <li>10a. Arriving from (Name of last port/place before entering NIW)</li> <li>16a.</li> <li>10b. Country</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>11a. Enroute to (Name of next port after leaving NIW)</li> <li>11b. Country</li> <li>12a. Entering Norwegian baseline in (position)</li> <li>12b. At (date-time-group UTC)</li> <li>13a. Leaving Norwegian baseline in (position)</li> <li>13b. At (date-time-group UTC)</li> <li>14a1. Name of port</li> <li>14b1. ETA (date-time-group UTC)</li> <li>14c1. ETD (date-time-group UTC)</li> <li>14d1. Purpose</li> <li>15a1. Norwegian Agent (name)</li> <li>15b1. Norwegian Agent (Address)</li> <li>15c1. Norwegian Agent (telephone)</li> <li>Communication via Inmarsat (number)</li> <li>16b. Communication via MF, VHF, Telephone</li> <li>17. Masters name, Nationality</li> </ol>
--	--
7. The **REPORTING POINT NOTIFICATION** shall contain the following:
  1. Ships name
  2. Call Sign
  3. AAIC
  4. IMO-identity
  5. MMIS-number
  6. Flag (nationality)
  7. Position (when sending the message)
  8. Enroute to (destination)
  9. Masters name and nationality

**ARRIVAL NOTIFICATIONS AND REPORTING POINT NOTIFICATIONS FROM SHIPS WITHOUT VALID AAIC WILL NOT BE ACCEPTED AT THE COAST RADIO STATIONS.**


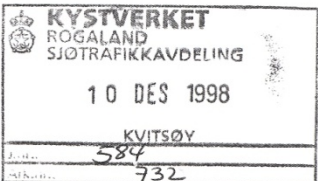
---

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

---

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

### 6.3 Oppankring av fremmede ikke-militære fartøyer

 <b>Headquarters Allied Forces North Europe / Forsvarskommando Sør-Norge</b>		1 av 1	
Vår saksbehandler Kvm OJ Pettersen, 51 57 24 54	Vår dato 07.12.1998	Vår referanse 2805588-498/KOMSJØSØR/OJP/ojp/004	Tidligere referanse
Til Losoldermannen i Rogaland	Tidligere dato	Tidligere referanse	
Internt	Kopi til		
	Intern kopi til OPS OFF I OPS OFF CG NCS		

**OPPANKRING AV FREMMEDE IKKE-MILITÆRE FARTØYER**

**1. Bakgrunn**

Det er ved enkelte tilfeller forekommet at fartøyer er rapportert oppankret i indre farvann, uten at det foreligger noen klarering fra Sjøoperasjonssenteret. Når vi da kontakter fartøyet, forklarer de ofte at det er losen som har gitt dem tillatelse til å ankre opp. Etter og ha vært i kontakt med noen av losene som har gitt disse fartøyene tillatelse til oppankring, kom det fram at ingen av dem var klar over forbudet om å ankre opp uten tillatelse fra Sjøoperasjonssenteret.

**2. Drøfting**

Kongelig resolusjon av 23 desember 1994, nr 1130 § 16 andre ledd sier:  
 ”Stans eller ankring under seilas i indre farvann er kun tillatt når dette er et ledd i normal navigasjon eller nødvendig på grunn av force majeure eller havsnød eller får å yte assistanse til personer, skip eller luftfartøy som er i fare eller nød. Ved stasjonert opphold skal melding gis til norske myndigheter uten unødig opphold”

Dette betyr at fartøyer må anmode Forsvarskommandoen om tillatelse til å ankre opp i indre farvann.  
 Tillatelse til å ankre kan kun gis av vakt sjef sjøoperasjonssenteret, tlf. 51572437.

**3. Konklusjon**

Det er ønskelig at Losoldermannen i Rogaland tar opp denne problemstillingen med sine loser, slik at slike situasjoner ikke oppstår i fremtiden.

*Thor Chr. Hallin (ef)*  
 Kommandør  
 Sjef Sjøoperasjoner

*Sender samtlige loser*

<b>Postadresse</b> Postboks 8080 4003 STAVANGER	<b>Sivil telefon/telefaks</b> 51 57 20 00 / 51 57 23 09	<b>Militær telefon/telefaks</b> 535 2000 / 535 2309	<b>Antall vedlegg</b> 0
---	--	--	----------------------------

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	Dokumentkategori	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	Siste revisjonsdato	
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik

## 6.4 Seilas utenfor hovedled



Forsvarskommando Sør-Norge /  
Defence Command South - Norway

A + L

1 av 1

Vår saksbehandler  
OK Espen Wold, 51 57 27 43

Vår dato  
2000-07-12

Vår referanse  
200003425-2  
/KOMSJØSØR/EW/ O61

Tidligere dato

Tidligere referanse

Til  
Norsk Losforbund Bergen v/Jan Magne Fosse  
Sellevoll  
5911 Alversund

Kopi til  
Forsvarets Overkommando  
Kommandøren for Sjøstridskreftene i Nord-Norge

Kystdirektoratet  
P.B. 8158 Dep.  
0033 Oslo

Internt

Internt kopi til  
Sjøops/Kos-avdelingen

## Seilas utenfor hovedled

### 1. Bakgrunn

Vi viser til skriv fra Dem, datert 6 juli 00, angående samme sak.

### 2. Drøfting

I heftet "Nye los- og anløpsregler 1.5.95", pkt 6.6.1: Påbudte leder, står det skrevet:

*"Ved seilas i indre farvann skal fremmede ikke-militære fartøyer følge de leder som er bestemt av Forsvarsdepartementet..... Dersom det allikevel oppstår legitimi behov for å avvikle fra disse godkjente seilingsledene, skal det først innhentes tillatelse fra FKN/FKS før slik seilas kan påbegynnes. Ved slik seilas skal det alltid være norsk statslos ombord."*

Da anmodningen i Deres skriv angår fartøyer som allerede har statslos ombord, anser Kommandøren for Sjøstridskreftene i Sør-Norge det på nåværende tidspunkt som unødvendig at FKS kontaktes før seilas utenfor hovedled dersom slik seilas er en naturlig del av transittene.

Denne dispensasjonen gjelder **IKKE** for fartøyer som fører særlig farlig og/eller forurensende last.

Dispensasjonen gjelder bare for FKS område.

### 3. Konklusjon

Fartøy med los ombord kan seile utenfor påbudt led i FKS område uten forhåndsklarering fra vaktstjef FKS/Sjøops. Dette gjelder ikke fartøyer som fører farlig og/eller forurensende last.

Jan Reksten (ef)  
Kontreadmiral  
Kommandøren for Sjøstridskreftene i Sør-Norge

Espen Wold  
Orlogskaptein  
Operasjonsoffiser

Postadresse	Sivil telefon/telefaks	Militær telefon/telefaks	Antall vedlegg
Postboks 8080 4068 STAVANGER	51 57 27 43 / 51 57 27 41	535 2743 / 535 2741	

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

## 6.5 Aktuelle telefonnummer

	Tlf nr
Kystverket	07 847
Nasjonal koordinator (Vardø)	22 42 23 31
Hovedredningssentralen i Sør-Norge (HRS)	51 51 70 00
Værvarslinga på Vestlandet	55 23 66 00
Nasjonalt Sjøoperasjonssenter (NSS), Haakonssvern	55 50 46 00
Vaktsjef Sjøoperasjonssenteret	75 53 63 70
ForsvaretKystovervåkning (CSC)	75 53 62 96 (Reporting) 75 53 62 95 (Shift leader)
<b>Stavanger</b>	
Havnekontoret	51 50 12 00/01 Dag/natt
<b>Karmsundet</b>	
Haugesund havnekontor/havnevakt	52 70 37 50
Hydro fabrikker, Karmøy (Kaia)	52 85 42 41/52 85 46 40
<b>Odda</b>	
Boliden Norzink (kaia)	53 64 93 56
Tyssedal (kaia)	53 64 32 71
Tinfoss – Tyssedal (vakt)	53 65 25 00
<b>Bergen</b>	
Havnevesenet (sentralbord)	55 56 89 50
Bergen Havnevakt	55 56 89 80 – 945 70 571
Håkonsvern (HOS)	55 50 20 00
<b>Kvitsøy:</b> Losformidling	51 73 53 97/98
Vardø VTS	78989898
Kvitsøy VTS Nord kanal 19	51736033
Kvitsøy VTS Sør kanal 18	51736032
<b>Ålesund:</b> Havnekontoret	70 10 12 80 – 958 83 400
<b>Molde:</b> Havnekontoret	71 25 18 60
<b>Trondheim:</b> Havnekontoret	73 99 17 10/911 12 600



<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

## 6.6 Levering og henting av los med helikopter

Økt krav til sikkerhet og reduksjon av risiko for ulykker med visse typer fartøy var utgangspunktet for etablering av losbordingsposisjoner minst 5 nm fra kysten ved viktige olje og gass terminaler.

For å få dette til må losene transporteres med helikopter fordi det ofte er utilrådelig eller umulig å bruke losskøyte så langt ut. Bordingsposisjoner for olje og gass tankskip til Mongstad, Sture og Kårstø terminaler, samt andre fartøy engasjert i oljevirksomhet er ved Holmenrå i nord, vest av Fedje, vest av Marstein, ved Røværsholmen og ut i Skudefjorden i syd.

I dag skal alle tankskip over 30,000 tonn og andre fartøy engasjert i oljevirksomhet få los med helikopter. Dette skjer på en døgnkontinuerlig basis i all slags vær. Helikopteret og mannskap er i beredskap på 1 times varsel, men kan rykke ut raskere om nødvendig. Det eneste som kan stoppe helikopteret er tåke og dårlig sikt mindre enn 800m. Kortere perioder med tordenvær og lyn vil også stoppe flyging mens stormen passerer.

Helikopteret har 2 motorer, er utstyrt med heis, flottører, redningsflåte, og har et mannskap på 2 flygere og en heisoperatør/tekniker. For normale operasjoner med bruk av heis gjelder spesielle luftfartsregler nedfelt i EASA OPS. Kravene omfatter blant andre å kunne holde posisjon over båten selv om en motor skulle svikte. Andre krav berører instrumentering, navigasjon, drivstoff beholdning, vær minima, og kvalifikasjon og trening av mannskap.

Helikopteret som brukes langs Vestlands kysten er av typen AW 169 med en lengde på 15 m. Helikopteret lander på godkjente og sertifiserte helikopterdekk, mens på de fartøyer som ikke har dette vil en heising fra forholdsvis lav høyde sørge for en effektiv overføring av losen. Hvis båten har for store bevegelser eller mye sjø over dekket med spray vil også heising foretrekkes, eventuelt til en alternativ, mer gunstig plass på dekket.

”International Chamber of Shipping (ICS) – Guide to Helicopter/Ship operations” er basis for prosedyrer utarbeidet for denne tjenesten. Kriteria for planlegging av en los flyging samt et system av sjekklister er spesielt utviklet for denne type flyging siden oppstart i 1992. Operasjonen ved de 3 nevnte terminaler skulle være en modell som kunne eksporteres til andre områder som med fordel kunne ta i bruk helikopter transport av loser. Det var viktig i starten å etablere prinsipper for hvordan en slik operasjon skulle foregå, sikkerheten var alltid i høysete.


I dag arbeider en gruppe i ICS med en revisjon av ”Guide to Helicopter/Ship operations” med sikte på å oppdatere innholdet og fokusere mer på sikkerhets aspekter. Tidligere alvorlige hendelser viser hvor viktig det er med en velutviklet profesjonell operasjon, med gode etablerte rutiner, erfaren mannskap med et helikopter som holder de høyeste krav til ytelse, tekniske standard og pålitelighet.

Bruk av helikopter har vist seg å være en pålitelig, trygg måte å transportere loser til og fra skip i all slags vær, både dag og natt. Lostjenesten er blitt mer effektiv med mindre tid tapt på grunn av venting og transport tilbake til stasjonen.

Samarbeidet mellom Kystverket og helikopteroperatøren gir positive synergier i form av bedre beredskap langs kysten, og en unik tilgjengelighet som kommer storsamfunnet tilgode.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom
Sist godkjent dato	07.01.2025 (Djupvik, Henry)
Dato endret	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)

Dokumentkategori	Spesifikasjon
Siste revisjonsdato	
Dokumentansvarlig	Øverland, Trond Erik



## COMMUNICATION / SHIP HELICOPTER BEFORE SEA-PILOT TRANSFER

**Question:**

- Ship position? (Lat / Long)
- Pitch, Roll, Heave? (Select best heading to Minimize)
- Heading and speed?
- Relative wind? (direction & speed)
- D-Value and location of helideck or winching area. **No landing on landing area!**


\*\*\* Note: Ship Captain is always responsible for safe navigation \*\*\*

---

**LIMITS FOR HELICOPTER OPERATION**

**HEAVE**  
Max for Landing

1,3m/s DAY  
1,0m/s Night




**PITCH**  
Max for landing


3 deg. DAY  
2 deg. Night

**ROLL**  
Max for landing


3 deg. DAY  
2 deg. Night



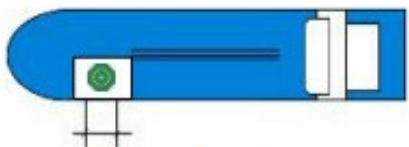
**NO SEA SPRAY**




**RAILS ALWAYS UP!!**



**D-15 VALUE**



**"D" - VALUE HELIDECK**  
( D-VALUE SHOULD BE MINIMUM 15 METERS FOR LANDING, OTHERWISE WINCHING IS REQUIRED )



**\*\*\* NOTE \*\*\***  
Wind indicator in form of a windsock or a flag must be clearly visible near the landing/winching site.

14.02.2021 Ver. V4

<b>Sted og prosess</b>	Kystverket / Lostjenester / Rogaland Lom	<b>Dokumentkategori</b>	Spesifikasjon
<b>Sist godkjent dato</b>	07.01.2025 (Djupvik, Henry)	<b>Siste revisjonsdato</b>	
<b>Dato endret</b>	23.04.2024 (Øverland, Trond Erik)	<b>Dokumentansvarlig</b>	Øverland, Trond Erik

## 7 Distribusjonsliste

### Intern:

Losoldermannen i Rogaland  
Losoldermannen for Vestlandet  
Sentral los/VTS avdeling  
Kvitsøy losformidling  
Statsloser i Vestlandet losoldermannskap  
KS – Intranett (ekstern versjon)

## 8 Endringslogg

06.11.15 Kap 4.3 Leirvik Stord Kverner Eldøyane Industripark er tilføyd  
18.12.15 Kap 4.3 Gunnhildvågen – taubåtkrav er endret til 3.500 BT  
10.01.18 Stord, Toårig revidering av veilederen  
10.03.20 Stord, Toårig revidering av veilederen  
17.03.22.1.1 Fitjar, Toårig revidering av veilederen. BT endret til LOA  
Lagt til Gismarvik  
19.03.24 Karmøy 2.1, 3.1, 4.1, 4.2, Sauda BT, Håvik Oksyd merke,  
5.2.1 Oksyd merke, 5.6 Ny Heli Inst Ver 4, 5.5 Oppdatert