



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 65 L

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om losordningen (losloven)



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 65 L

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om losordningen (losloven)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	7	5.2.2	Hovedkomponentene i losavgiftssystemet	26
2	Bakgrunn	10	5.2.3	Fordeling av avgiftsproveny etter fartøystørrelse	27
2.1	Losutvalget	10	5.2.4	Fordeling av avgiftsproveny mellom ulike regioner	27
2.2	NOU 2013: 8 Med los på sjøsikkerhet. Høring	11	5.2.5	Losavgiftenes utvikling over tid	27
Del I	Meldingsdel	13	6	Forebyggende sjøsikkerhets-tiltak	30
3	Skipstrafikk og risiko	15	6.1	Innledning	30
3.1	Risikobegrepet og risikoanalyser..	15	6.2	Ansvarsdeling innen forebyggende sjøsikkerhet	30
3.1.1	Generelt om risiko	15	6.3	Krav til skipets tilstand og mannskapets kompetanse	30
3.1.2	Risikovurderinger som grunnlag for å vurdere losordningen	15	6.4	Regelverk for trafikkregulering	31
3.2	Skipstrafikk og bruk av lostjenester	16	6.5	Maritim infrastruktur	31
3.3	Ulykker langs norskekysten	17	6.5.1	Navigasjonsinnretninger	31
3.4	Konsekvenser av ulykker	19	6.5.2	Fysisk utbedring av farleder	31
3.4.1	Konsekvenser for liv og helse	19	6.5.3	Risikoreduserende rutetiltak	31
3.4.2	Konsekvenser for miljø	20	6.6	Maritime tjenester	32
4	Beskrivelse av losordningen ...	21	6.6.1	Sjøtrafikksentraler	32
4.1	Innledning	21	6.6.2	Maritime overvåkingssystemer	32
4.2	Organisering av lostjenesten	21	6.6.3	Korreksjonssignaler til satellitt-baserte verktøy for posisjonsbestemmelse	32
4.2.1	Overordnet organisasjonsstruktur	21	6.6.4	Slepebåtberedskap	32
4.2.2	Nærmere om strukturen på lostjenesten	21	6.6.5	Navigasjonsvarsler	32
4.3	Lospliktsystemet	22	6.6.6	Kystradiotjenesten	32
4.3.1	Kort om lospliktsystemet 1968–1995	22	6.6.7	Sjøkart	33
4.3.2	Kort om lospliktsystemet 1995–2011	22	6.6.8	Elektroniske navigasjonshjelpemidler	33
4.3.3	Gjeldende lospliktsystem	22	7	Vurdering av losplikdens saklige virkeområde	34
4.4	Farledsbevisordningen	23	7.1	Generell lospliktgrense for fartøy..	34
4.4.1	Generelle krav til søknad, utstedelse og bruk av farledsbevis	23	7.1.1	Innledning	34
4.4.2	Begrensninger i farledsbevisordningen	24	7.1.2	Forslag i NOU	34
5	Lostjenestens ressursbruk og finansiering	25	7.1.3	Høringsuttalelser	34
5.1	Lostjenestens ressursbruk	25	7.1.4	Departementets vurderinger	35
5.1.1	Innledning	25	7.2	Særskilt grense for passasjerfartøy	35
5.1.2	Lostjenestens ressursbruk fordelt på kostnadskomponenter .	25	7.2.1	Innledning	35
5.1.3	Lostjenestens ressursbruk gjennom året	25	7.2.2	Forslag i NOU	36
5.2	Beskrivelse av losavgiftssystemet	25	7.2.3	Høringsuttalelser	36
5.2.1	Innledning	25	7.2.4	Departementets vurderinger	36
			7.3	Særskilte grenser for fartøy med farlig og forurensende last	36
			7.3.1	Innledning	36
			7.3.2	Forslag i NOU	36
			7.3.3	Høringsuttalelser	36
			7.3.4	Departementets vurderinger	37

8	Vurdering av losplikten geografiske virkeområde	38	12.2	Nærmere om tilbringertjenesten...	55
8.1	Losplikten generelle geografiske virkeområde	38	12.2.1	Innledning	55
8.1.1	Innledning	38	12.2.2	Forslag i NOU	56
8.1.2	Forslag i NOU	38	12.2.3	Høringsuttalelser	56
8.1.3	Høringsuttalelser	38	12.2.4	Departementets vurderinger	56
8.1.4	Departementets vurderinger	38			
8.2	Lospliktfrige områder og losbordingsfelt	38	13	Vurdering av organisering av sjøtrafikksentraltjenester	58
8.2.1	Innledning	38	13.1	Innledning	58
8.2.2	Forslag i NOU	39	13.2	Forslag i NOU	58
8.2.3	Høringsuttalelser	39	13.3	Høringsuttalelser	58
8.2.4	Departementets vurderinger	40	13.4	Departementets vurderinger	58
8.3	Losplikt ved forflytning i havn (forhaling)	40	Del II	Proposisjonsdel	59
8.3.1	Innledning	40	14	Proposisjonens hovedinnhold..	61
8.3.2	Forslag i NOU	40	15	Bakgrunnen for lovforslaget	62
8.3.3	Høringsuttalelser	40	15.1	Generelt	62
8.3.4	Departementets vurderinger	41	15.2	Høringen	63
9	Vurdering av farledsbevis- ordningen	42	16	Gjeldende rett	66
9.1	Ny farledsbevisordning	42	16.1	Lov om lostjenesten	66
9.1.1	Innledning	42	16.2	Forskrifter under losloven	67
9.1.2	Forslag i NOU	42	17	Rettsstilstanden i andre land	69
9.1.3	Høringsuttalelser	42	17.1	Sverige	69
9.1.4	Departementets vurderinger	43	17.2	Danmark	70
9.2	Lokale begrensninger på bruk av farledsbevis	46	17.3	Finland	70
9.2.1	Innledning	46	18	Internasjonalt rammeverk	72
9.2.2	Forslag i NOU	46	18.1	Havrettstraktaten (United Nations Convention on the Law of the Sea)	72
9.2.3	Høringsuttalelser	46	18.2	IMO (International Maritime Organization)	72
9.2.4	Departementets vurderinger	46	18.3	IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities)	72
10	Vurdering av landbasert losing (fjernlosing)	48	18.4	EØS (Europeisk Økonomisk Samarbeidsområde)	72
10.1	Innledning	48	19	Nærmere om lovforslaget	73
10.2	Forslag i NOU	48	19.1	Generelt om høringen	73
10.3	Høringsuttalelser	48	19.2	Særlig om utkastet til ny § 5 (organisering av lostjenesten)	73
10.4	Departementets vurderinger	48	19.2.1	Gjeldende rett	73
11	Vurdering av losavgiftssystemet	50	19.2.2	Forslag i NOU	73
11.1	Innledning	50	19.2.3	Høringsuttalelser	73
11.2	Forslag i NOU	50	19.2.4	Departementets vurdering	73
11.3	Høringsuttalelser	50	19.3	Særlig om erstatningsansvar	74
11.4	Departementets vurderinger	50	19.3.1	Forslag i NOU	74
12	Lostjenestens organisering	52	19.3.2	Gjeldende rett	74
12.1	Generelt om lostjenestens organisering	52	19.3.3	Høringsuttalelser	74
12.1.1	Innledning	52	19.3.4	Departementets vurdering	75
12.1.2	Forslag i NOU	52			
12.1.3	Høringsuttalelser	52			
12.1.4	Departementets vurderinger	53			

19.4	Særlig om arbeidstidsregulering og vernebestemmelser	75	19.7.2	Forslag i NOU	79
19.4.1	Forslag i NOU	75	19.7.3	Høringsuttalelser	79
19.4.2	Høringsuttalelser	75	19.7.4	Departementets vurderinger	79
19.4.3	Departementets vurdering	76	19.8	Særlig om overtredelsesgebyr	80
19.5	Særlig om adgangen til å nekte et fartøy losing	76	19.9	Særlig om straffebestemmelsen ...	80
19.5.1	Forslag i NOU	76	19.9.1	Gjeldende rett	80
19.5.2	Høringsuttalelser	76	19.9.2	Forslag i NOU	81
19.5.3	Departementets vurdering	76	19.9.3	Høringsuttalelser	81
19.6	Særlig om bestemmelser som er av betydning for Forsvaret	77	19.9.4	Departementets vurdering	81
19.6.1	Innledning	77	20	Økonomiske og administrative konsekvenser	82
19.6.2	Gjeldende rett	77	21	Merknader til de enkelte paragrafer	84
19.6.3	Forslag i NOU	77		Forslag til lov om losordningen	95
19.6.4	Høringsuttalelser	77		Vedlegg	
19.6.5	Departementets vurdering	78		Lovspeil losloven	98
19.7	Særlig om lovens formålsbestemmelse	79			
19.7.1	Gjeldende rett	79			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 65 L

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om losordningen (losloven)

*Tilråding fra Samferdsdeparterementet 11. april 2014,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Losordningen omfatter lostjenesten, lospliktsystemet og farledsbevisordningen. Losplikten er fastsatt ved lov. Det overordnede formålet er å redusere sannsynligheten for skipsulykker langs norskekysten.

Gjeldende ordning innebærer at fartøy over en viss størrelse er lospliktige ved seilas innenfor grunnlinjen. Losplikten kan oppfylles enten ved å ta los om bord, eller ved at en av navigatørene har farledsbevis. Farledsbevis utstedes etter nærmere regler til navigatører som kan dokumentere tilstrekkelig kompetanse og erfaring til at de kan navigere trygt uten los om bord i det aktuelle farvannet.

Lostjenesten er 100 prosent brukerfinansiert gjennom losavgiftene og har i 2014 et budsjett på om lag 700 mill. kroner.

Proposisjonen bygger i hovedsak på utkast til lovbestemmelser som fremkommer av NOU 2013: 8 Med los på sjøsikkerhet – Losordningens omfang, organisering og regelverk (heretter NOU 2013: 8).

Loven setter rammene for losordningen, mens vesentlige deler av de materielle bestemmelsene er regulert gjennom forskrifter. På denne bak-

grunn legges proposisjonen frem med en meldingsdel og en proposisjonsdel. Hoveddelen av losutvalgets forslag til materielle endringer ligger på forskriftsnivå og er således behandlet i proposisjonens meldingsdel. Gjennomgang av losloven og utkast til ny lov følger av proposisjonsdelen. Lovutkastet inneholder også de forslag til endringer i losordningen som fremkommer av proposisjonens meldingsdel, og som krever rettslig regulering.

Hovedinnhold i meldingsdelen (Del I):

Meldingsdelen omhandler:

- endringer i lospliktens virkeområde
- ny farledsbevisordning
- regjeringens politikk om reduksjon i losavgiftene
- ny organisering av lostjenesten
- konkurranseutsetting av tilbringertjenester.

Kapittel 3 gjennomgår risikobegrepet samt statistikk over skipstrafikk, bruk av los og skipsulykker. Statistikken viser at antallet ulykker er lavt sammenlignet med størrelsen på skipstrafikken.

Det er imidlertid vanskelig å si noe om utviklingen i ulykkesfrekvensen i forhold til utseilt distanse, da datagrunnlaget er for svakt.

Kapittel 4 beskriver losordningen, som består av lostjenesten, lospliktsystemet og farledsbevisordningen.

Kapittel 5 omhandler lostjenestens ressursbruk og avgiftssystem. I de fleste år siden 2002 har økningen i losavgiftene samsvart med gjennomsnittlig pris- og lønnsvekst, med unntak av perioden 2009–2010 da veksten i losavgiftene var betydelig høyere. De to siste årene har losavgiftene blitt redusert.

I kapittel 6 gis en beskrivelse av det overordnede ansvaret for forebyggende sjøsikkerhet, som er delt mellom Samferdselsdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Klima- og miljødepartementet. Videre beskrives de ulike sjøsikkerhetstiltakene som er iverksatt for å forebygge og forhindre ulykker til sjøs i Norge, med unntak av losordningen som er beskrevet i kapittel 4.

I kapittel 7 vurderer departementet lospliktens saklige virkeområde. Departementet mener at den generelle lospliktgrensen etter fartøystørrelse bør videreføres. Videre legger departementet opp til en lettelse i den særskilte lospliktgrensen for passasjerfartøy. Departementet vil også igangsette en utredning om innslagspunktet for losplikt for fartøy som fører de ulike kategoriene av farlige og forurensende stoffer i bulk, samt muligheten for ytterligere differensiering av restriksjoner på bruk av farledsbevis for fartøy som fører farlige og forurensende stoffer.

I kapittel 8 vurderer departementet lospliktens geografiske virkeområde. Departementet mener at foreliggende utredninger tyder på at opprettelsen av nytt losbordingsfelt ved Bastøy for hoveddelen av skipstrafikken i Oslofjorden er sjøsikkerhetsmessig forsvarlig og vil gi økonomiske besparelser. Utredningene bør imidlertid oppdateres. Departementet vil gå inn for opprettelse av nytt losbordingsfelt, dersom oppdaterte utredninger støtter tidligere konklusjoner. Videre legges det opp til lettelse i losplikten ved forflytning i havn. Det legges ikke opp til andre vesentlige endringer i lospliktens geografiske virkeområde.

I kapittel 9 vurderer departementet farledsbevisordningen. Departementet legger opp til å innføre en ny differensiert farledsbevisordning, der farledsbeviset deles inn i ulike klasser ut fra en vurdering av hvilket risikonivå ulike grupper av fartøy representerer.

Kapittel 10 redegjør for gjennomførte utredninger og forsøk med landbasert losing. Departe-

mentet vil ikke gå inn for å innføre en ordning med landbasert losing, ut fra en helhetsvurdering av de sikkerhetsmessige forutsetningene og økonomiske konsekvensene ved en slik løsning.

Kapittel 11 omtaler regjeringens vurdering av å redusere losavgiftene. En vesentlig reduksjon i losavgiftene nødvendiggjør statlige bevilgninger til lostjenesten, og må følges opp gjennom de årlige budsjettprosesser.

I kapittel 12 vurderer departementet lostjenestens organisering. Regjeringen har besluttet å organisere lostjenesten som en egen enhet i Kystverket, samtidig som det gjøres et tydeligere organisatorisk skille mellom forvaltning og drift av lostjenesten. Regjeringen har også besluttet at tilbringertjenesten skal konkurranseutsettes.

I kapittel 13 orienteres det om at departementet vil få utredet de økonomiske og sikkerhetsmessige konsekvensene av en annen organisering og mulig sammenslåing av dagens fem sjøtrafikk-sentraler.

Hovedinnhold i proposisjonsdelen (Del II):

Det er foretatt en tilnærmet full gjennomgang av gjeldende loslov. Gjennomgangen har hatt til hensikt å forenkle og modernisere regelverket. I tillegg er lovtteksten forsøkt harmonisert med ordlyden i lov 17. april 2009 nr 17 om havner og farvann (heretter havne- og farvannsloven). Begrunnelsen for dette er at øvrige tiltak knyttet til forebyggende sjøsikkerhet er regulert i eller i medhold av havne- og farvannsloven. Det foreslås videre å løfte prinsipielle spørsmål fra forskriftsnivå til lovnivå, særlig hva gjelder farledsbevisordningen.

På bakgrunn av innkomne høringsuttalelser, er det foreslått enkelte endringer i losutvalgets utkast til formålsbestemmelse og straffebestemmelse. I proposisjonen er det videre inntatt bestemmelser av betydning for Forsvaret, samt en ny bestemmelse som gir hjemmel for å nekte eller avbryte gjennomføring av en losing.

De endringer som totalt sett foreslås i proposisjonen har et omfang som etter departementets vurdering tilsier at det er mest hensiktsmessig å gi en ny lov som avløser gjeldende loslov, fremfor å foreslå endringer i de enkelte bestemmelser.

Losordningen skal bidra til å redusere risikoen for uønskede hendelser ved sjøtransport, slik at skade på liv og helse, miljø og materielle verdier kan unngås. Dette er forsøkt avspeilet i lovutkastet ved at regelverket blant annet setter rammer som sikrer at et lospliktig fartøy har navigatør med tilstrekkelig farvannskompetanse om bord, enten los eller navigatør med farledsbevis.

Gjeldende loslov er supplert av et omfattende forskriftsverk. Forskriftsverket til gjeldende loslov fremstår som fragmentert og lite brukervennlig, både for brukerne og forvaltningen. Enkelte forskrifter har ikke tilfredsstillende kvalitet, verken når det gjelder materielt innhold eller struktur. Forskriftsverket er utviklet gjennom flere år uten

særlig koordinering, noe som har resultert i en kombinasjon av relativt nye forskrifter og regelverk av eldre dato som trenger full revisjon. Dette, sammenholdt med at det foreslås å løfte enkelte prinsipielle spørsmål fra forskriftsnivå til lovnivå, innebærer at departementet må gjennomgå forskriftene til loven.

2 Bakgrunn

2.1 Losutvalget

Ved kongelig resolusjon av 2. mars 2012 ble det oppnevnt et utvalg som skulle foreta en gjennomgang av lostjenesten og tilhørende regelverk. Mandatet for utvalget var fastsatt i den samme kongelige resolusjonen.

Losutvalget var ved slutten av arbeidet sammensatt slik:

- førstelagmann Bjørn Solbakken (leder), Haugesund
- miljøverndirektør Kjersti Gram Andersen, Ski
- generalsekretær Hilde Gunn Avløyp, Oslo
- administrerende direktør Nils Magne Fjereide, Bergen
- forbundsleder Jan Magne Fosse, Lindås
- tidl. assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Bærum
- administrerende direktør Siri Hatland, Bergen
- havnedirektør Ingvar M. Mathisen, Bodø
- fylkespolitiker Kari-Anne Opsal, Harstad
- losoldermann Elise Rusten, Tønsberg
- direktør Hans Sande, Sandefjord
- maritim direktør Paal Waage, Oslo

Sekretariatet for utvalget var lagt til Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket. Fra Fiskeri- og kystdepartementet deltok rådgiver Øystein Haga Skånland (sekretariatsleder), seniorrådgiver Kim Ove Liaker (sekretariatsleder) og seniorrådgiver Anita Christoffersen. Rådgiver Kjetil Borhaug, losinspektør Hans Morten Midtsand og seniorrådgiver Henning Osnes Teigene deltok fra Kystverket.

I den kongelige resolusjonen sto følgende om bakgrunnen for losutvalgets oppnevning og oppgave:

Bakgrunn

Det er mer enn ti år siden sist det ble foretatt en samlet gjennomgang av lostjenesten, jf. St.meld. nr. 47 (1998–99) *Om evaluering av losplikt- og losgebyrsystemet*. Etter regjeringens vurdering er det flere forhold som tilsier at det nå bør foretas en ny gjennomgang av lostjenesten.

Lostjenesten har i de senere år stått ovenfor flere utfordringer, eksempelvis knyttet til den økonomiske situasjonen. Dette har blant annet medført avgiftsøkninger som til tider har ligget over den forventede prisutvikling i samfunnet for øvrig. Videre har praktiseringen av den reviderte lospliktforskriften som ble implementert med virkning fra 1. januar 2011 vakt en del reaksjoner, jf. forskrift 23. desember 1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann. Blant annet har det vært reist spørsmål om omfanget av lostjenesten og i hvilken grad farledsbevisordningen kan erstatte bruk av los om bord i fartøyet. Det har også skjedd en teknologisk utvikling innen navigasjonsutstyr og kompetanse ombord på fartøy som trafikkerer i norske kystfarvann. Lospliktens omfang og organisering bør derfor vurderes opp mot den teknologiske utviklingen.

Dagens loslov er fra 1989, og det er identifisert et behov for å revidere enkelte bestemmelser både i loven og tilhørende forskriftsverk. Regelverket setter videre rammer for lostjenesten, og gjennomføring av eventuelle forslag til endringer kan føre til at lovverket må endres. I forbindelse med gjennomgangen av lostjenesten, skal utvalget derfor komme med forslag til nye lovbestemmelser om lostjenesten.

Lostjenesten er et viktig sjøsikkerhetsrettet tiltak. Samtidig legger lostjenesten viktige rammebetingelser for sjøtransporten, med en kostnadsramme på 650 millioner kroner som er fullfinansiert av brukerne. Regjeringen ønsker å videreutvikle lostjenesten som en fremtidsrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig tjeneste, som skal fortsette å ivareta viktige samfunnsoppgaver knyttet til miljø og sikkerhet. Utvalgets arbeid vil være et sentralt innspill i regjeringens arbeid med å videreutvikle lostjenesten.

Losutvalget fikk på bakgrunn av ovennevnte følgende utredningsoppgaver:

Utvalgets oppgaver

- Utvalget skal utrede lostjenestens omfang og organisering. Følgende skal særlig gjennomgås:

- Hvordan kan lostjenesten, sett i sammenheng med andre sjøsikkerhetsrelaterte tiltak, bidra til å forebygge ulykker, grunnstøttinger og forlis som setter liv, helse og miljø i fare.
 - Hvilke fartøy og geografiske områder bør omfattes av losplikten, herunder i hvilken grad bruk av farledsbevis kan erstatte faktisk bruk av los.
 - I hvilken grad kan Kystverkets øvrige tjenester, eventuelt nye tjenester som utvidede trafikksentraltjenester, erstatte bruk av los om bord i fartøyet.
 - Hvilken betydning har utviklingen innen navigasjonsutstyr og -kompetanse på fartøyene for behovet for lostjenester, sett i forhold til miljø- og sjøsikkerhet.
 - Bør lostjenesten organiseres som i dag eller kan det være aktuelt med andre organisasjonsformer, med henblikk på en kostnadseffektiv og operativ tjeneste med tilstrekkelig beredskap uten at sikkerheten svekkes.
- b. Utvalget skal komme med forslag til nye lovbestemmelser om lostjenesten.
- c. Siktemålet med å utrede lostjenesten og regelverk er å:
- sikre en grundig gjennomgang av lostjenesten og regelverk, som ivaretar hensyn til kostnadseffektive løsninger samt miljø- og sjøsikkerhet
 - sikre at forslag til lovendringer og andre endringer er godt begrunnet og vurdert både tverrfaglig og av brukerne.
- d. Utvalget skal i arbeidet legge til grunn følgende:
- Lostjenesten skal være 100 prosent brukerfinansiert.
 - Sjøikkerheten skal ikke svekkes i forhold til dagens nivå.
- e. Utvalget skal utrede økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser av sine

forslag i samsvar med Utredningsinstruksen. Det følger av Utredningsinstruksen at minst ett forslag i offentlige utredninger skal baseres på uendret ressursbruk innen vedkommende område.

- f. Utvalget skal avgi innstillingen innen ett år etter nedsettelsen.

2.2 NOU 2013: 8 Med los på sjøsikkerhet. Høring

Losutvalget leverte sin utredning 10. juni 2013. Utredningen er trykt som NOU 2013: 8. Utvalget foreslår endringer i hvilke fartøyer som skal være omfattet av losplikten, det geografiske virkeområdet for losplikten, farledsbevisordningen, losavgiftssystemet og organiseringen av lostjenesten. Utvalget har også foretatt en tilnærmet full gjennomgang av gjeldende loslov.

Utvalgets utredning ble 18. juni 2013 sendt på høring av Fiskeri- og kystdepartementet. Departementets høringsbrev og NOU 2013: 8 ble sendt til 108 høringsinstanser.

Høringsfristen ble satt til 16. september 2013. Departementet mottok 57 høringsuttalelser.

For oppstilling av høringsinstanser og mottatte høringsuttalelser vises det til kapittel 15.2.

Utvalgets forslag i NOU 2013: 8 angår i stor grad forhold som er regulert i forskrifter med hjemmel i losloven. I tillegg har utvalget foreslått nye lovbestemmelser. Nærmere redegjørelse for høringsforslagene, høringsinstansenes syn og departementets vurderinger er derfor delt mellom stortingsmeldingsdelen og proposisjonsdelen. Spørsmål som reguleres i forskrift er redegjort for i stortingsmeldingsdelen, mens spørsmål om endringer i lovbestemmelser er redegjort for i proposisjonsdelen.

Del I
Meldingsdel

3 Skipstrafikk og risiko

3.1 Risikobegrepet og risikoanalyser

3.1.1 Generelt om risiko

Noen typer aktiviteter er forbundet med risiko for at handlingene kan få uønskede og utilsiktede konsekvenser. En måte å definere risiko på er å se den som et forhold mellom sannsynligheten for at en uønsket hendelse skal inntreffe og eventuelle konsekvenser eller tap som følge av denne hendelsen. Risiko kan da uttrykkes som produktet av de to, det vil si sannsynlighet multiplisert med mulig konsekvens.

Det er ofte stor usikkerhet knyttet til vurderinger av både sannsynlighet og konsekvens. Generelt gir derfor ikke risikoanalyser fullstendige risikobilder eller grunnlag for å fastsette objektive mål for risiko.

3.1.2 Risikovurderinger som grunnlag for å vurdere losordningen

Los og farledsbevis er tiltak som er iverksatt for å redusere sannsynligheten for visse uønskede hendelser, særlig grunnstøtinger og kollisjoner. Ulykkeshendelsene grunnstøting og kollisjon kan ha konsekvenser for liv og helse, miljø og materielle verdier. Risikoanalyser av losordningen opererer derfor med tre ulike risikogrupper:

- risiko for liv og helse
- miljørisiko
- risiko for materiell skade.

For å kunne danne seg et bilde av det aktuelle risikonivå i en gitt situasjon eller sammenheng, vil en risikomatrix gi en enkel og skjematisk fremstilling.

Risikomatrixer kan også brukes i vurderinger av sjøsikkerhet, herunder innretning og omfang av losplikten. I tilfeller der sannsynligheten for kollisjoner eller grunnstøtinger er relativt liten og de potensielle konsekvensene ved mulige hendelser er relativt små (grønt område i matrisen), vil det ut i fra en slik risikobetraktning kunne slutes at losplikt ikke er nødvendig.

For seilaser som medfører relativt høy sannsynlighet for hendelser med mer alvorlige konsekvenser (rødt område i matrisen), vil det være naturlig å vurdere iverksetting av sannsynlighetsreducerende og/eller konsekvensreducerende tiltak, herunder bruk av los. Er de potensielle konsekvensene store nok kan det være nødvendig å iverksette tiltak, som for eksempel bruk av los, selv om sannsynligheten er relativt lav.

I praksis knytter det seg stor usikkerhet til beregning av risiko relatert til sjøtrafikk langs norskekysten. Dette skyldes dels at risikobildet endres over tid og dels et mangelfullt statistikkgrunnlag. Gjennom bruk av data fra fartøyenes antikollisjonssystem (Automatic Identification System, AIS) er statistikkgrunnlaget blitt bedre de siste årene. Det vil imidlertid ta tid før en får tilstrekkelig lange dataserier til å kunne vurdere utviklingen i ulykkessannsynlighet med større grad av presisjon.

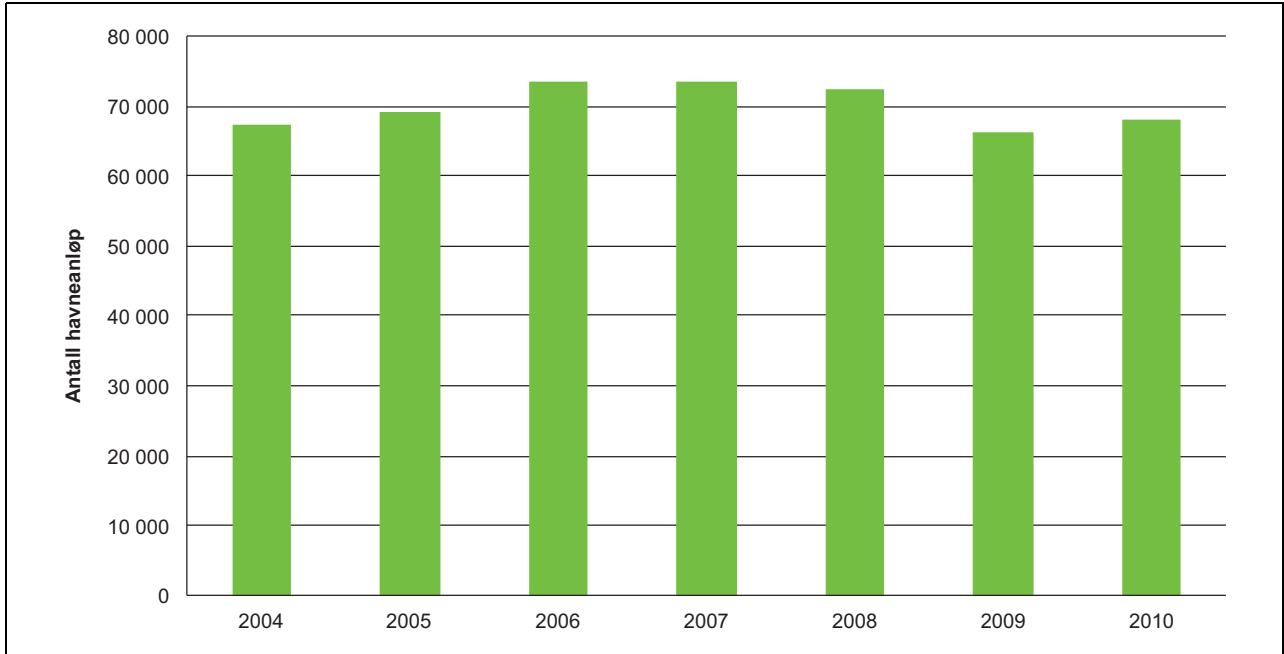
SANNSYNLIGHET	Svært sannsynlig (5)					
	Sannsynlig (4)					
	Mindre sannsynlig (3)					
	Lite sannsynlig (2)					
	Usannsynlig (1)					
		Liten (1)	Mindre alvorlig (2)	Betydelig (3)	Alvorlig (4)	Svært alvorlig (5)
	KONSEKVENNS					

Figur 3.1 Risikomatrixe

3.2 Skipstrafikk og bruk av lostjenester

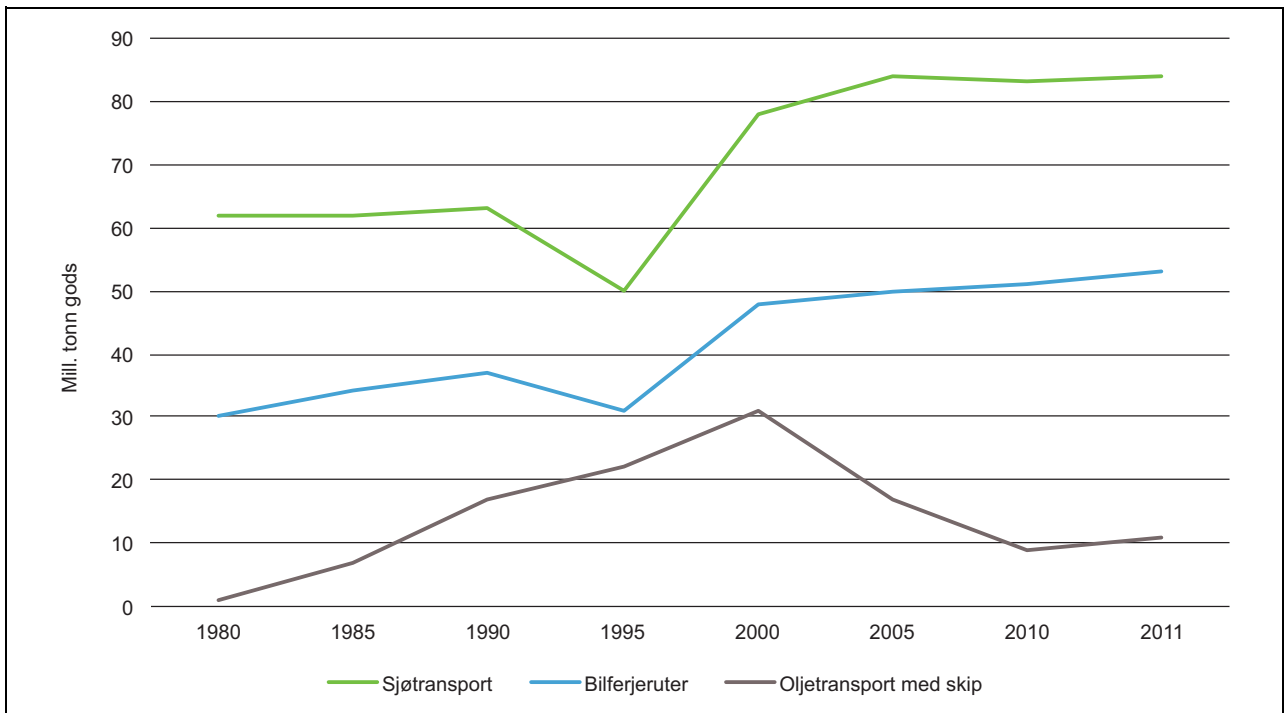
Per i dag er det havnestatistikk og andre data fra Statistisk sentralbyrå (SSB), sammen med Kyst-

verkets statistikk over lospliktige seilaser, som gir det mest presise bilde av trafikkutvikling over tid. AIS-data vil bidra til å bedre statistikkgrunnlaget i fremtiden, etter hvert som en får lengre tidsserier med sammenlignbare tall fra disse dataene.



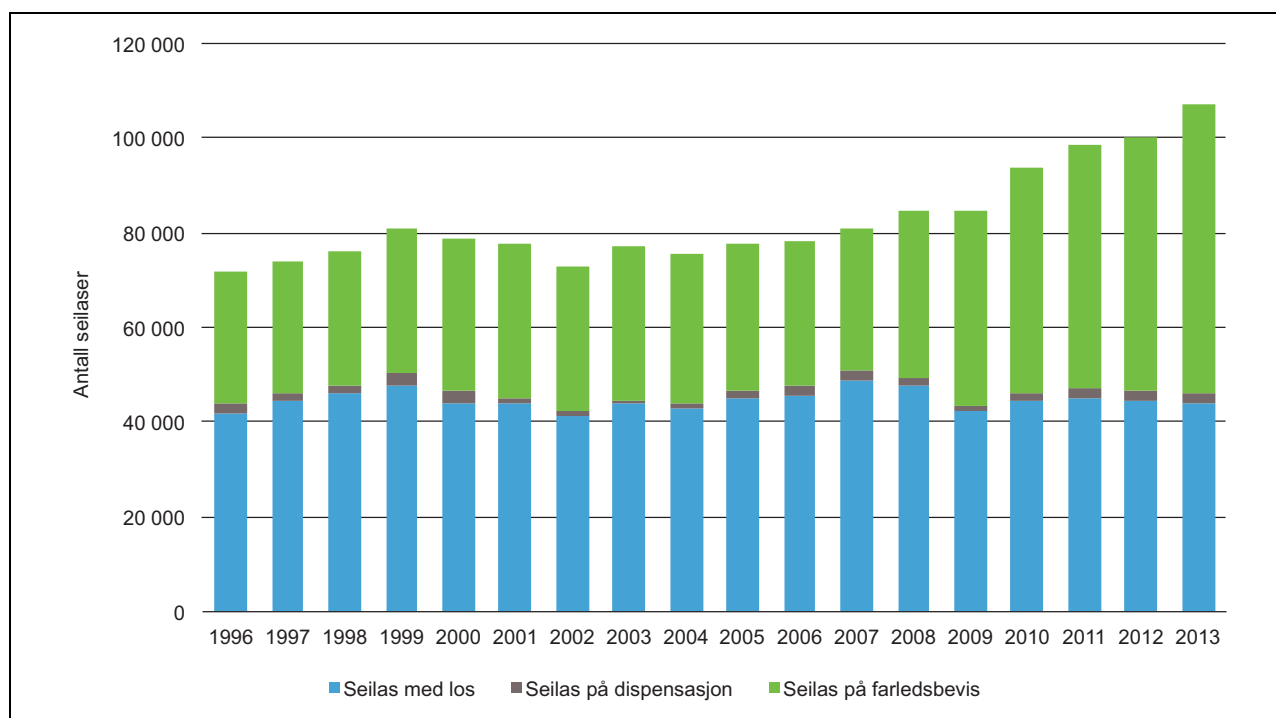
Figur 3.2 Havneanløp godsfartøy, alle havner

Kilde: SSB



Figur 3.3 Millioner tonn gods transportert langs norskekysten fra 1980 til 2011

Kilde: DNV, 2013



Figur 3.4 Antall seilaser med farledsbevis, los og på dispensasjon fra losplikt 1996–2013

Kilde: DNV, 2013 (oppdatert av Kystverket)

SSB-tall for transportert godsmengde og havnestatistikk tyder på at det ikke har vært betydelige endringer i omfanget av skipstrafikken fra 2005 og frem til i dag. I et langtidsperspektiv (fra 1980 til 2011) viser tallene en betydelig økning. I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal Transportplan 2014–2023* er det prognosert en årlig vekst på ca. 1 prosent i transportarbeidet på skip for perioden 2008–2043.

Kystverkets statistikk viser at den samlede lospliktige trafikken (dvs. fartøy som seiler med los eller farledsbevis) har økt med 29 pst fra 2005 til 2012. Denne veksten skyldes i all hovedsak seilas med farledsbevis, mens bruk av los har holdt seg på samme nivå når en ser perioden under ett. Av det samlede antall lospliktige seilaser på 100 213 i 2012, utgjorde seilas med los 45 prosent, seilas med farledsbevis 53 prosent og seilas med dispensasjon to prosent.

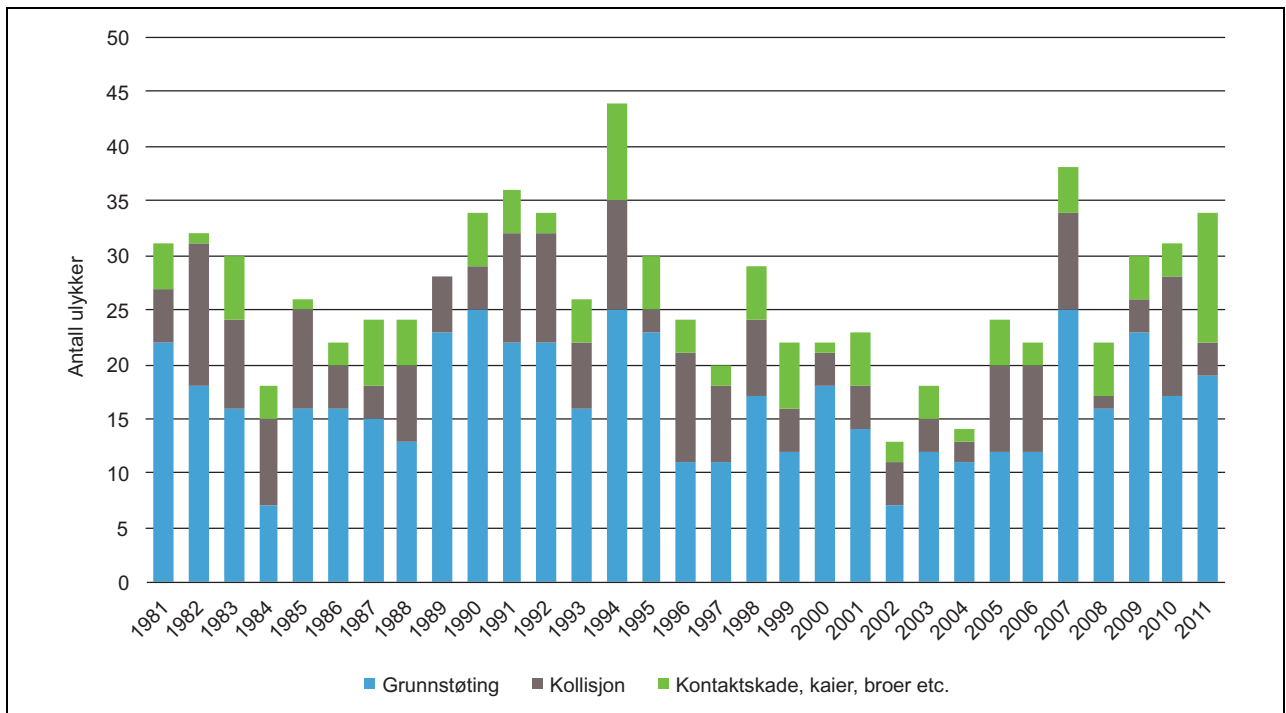
3.3 Ulykker langs norskekysten

Antall grunnstøtinger og kollisjonsulykker er lavt sammenlignet med aktivitetsnivået. I et lengre

tidsperspektiv, jf. figur 3.5, har antallet ulykker vært relativt stabilt for de mest alvorlige ulykkeskategoriene (grunnstøting og kollisjon), for fartøy som er lospliktige. De årlige ulykkestallene varierer mer, og må ses i sammenheng med at antall ulykker er forholdsvis lavt i utgangspunktet. Det innebærer at et relativt lite antall ulykker fra eller til gir store utslag på statistikken.

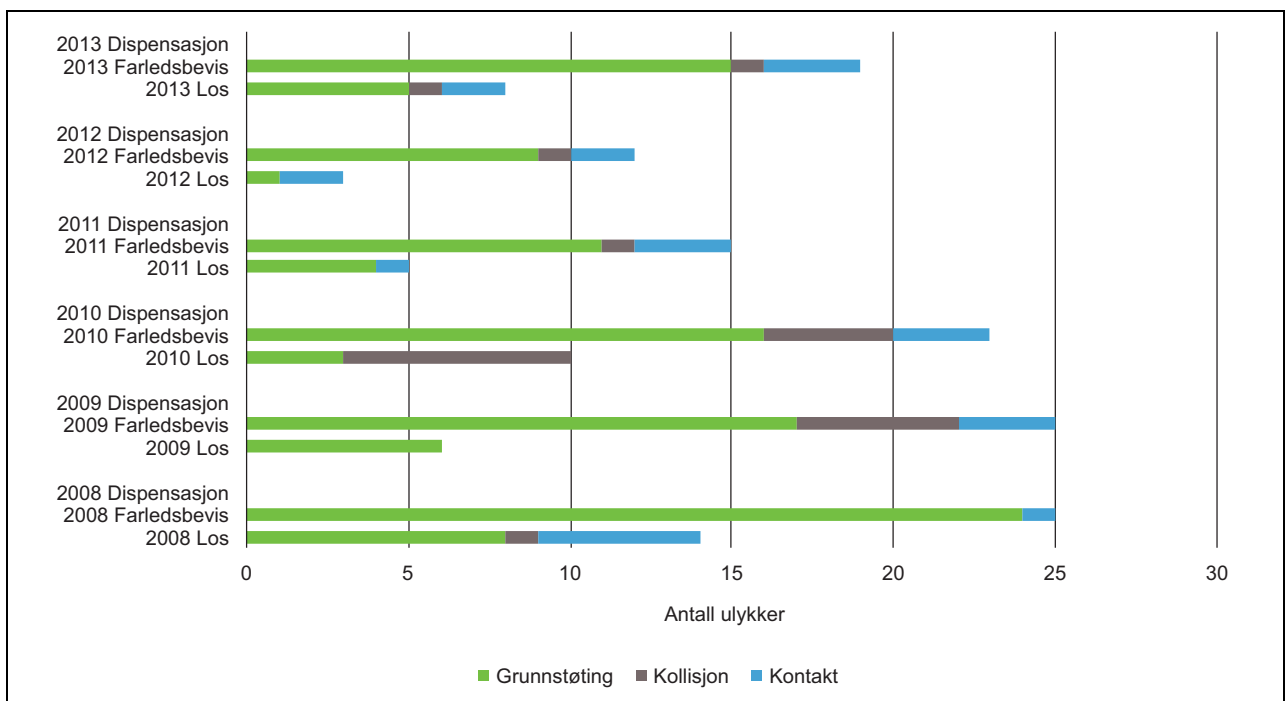
Kystverkets statistikk over ulykker med los, farledsbevis og dispensasjon viser en nedgang i antall ulykker de siste årene, jf. figur 3.6. Figur 3.6 viser at antall ulykker generelt er høyere med farledsbevis enn med los.

Som omtalt i kapittel 3.2, er det betydelige mangler i datagrunnlaget for fartøybevegelser. Dette gjør det vanskelig å si noe om utviklingen i ulykkesfrekvensen i forhold til utseilt distanse. Antall ulykker per havneanløp har økt siden 2002, men på grunn av lav ulykkesfrekvens kan eventuell feilrapportering eller endring i rapporteringsrutinene gi betydelige utslag i resultatene.



Figur 3.5 Antall navigasjonsulykker langs norskekysten for alle fartøy over 70 meter (unntatt bilferjer og fiskefartøy)

Kilde: DNV, 2013



Figur 3.6 Antall ulykker for seilaser med los, farledsbevis og dispensasjon

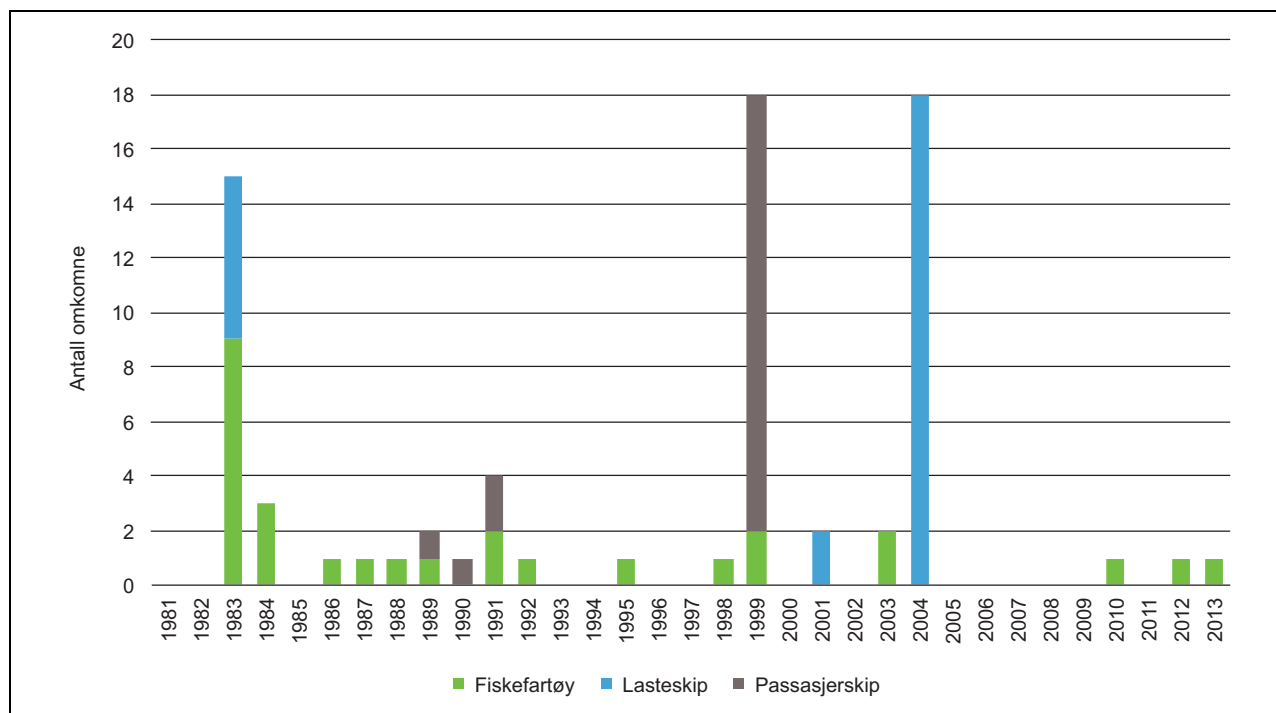
Kilde: Kystverket

3.4 Konsekvenser av ulykker

3.4.1 Konsekvenser for liv og helse

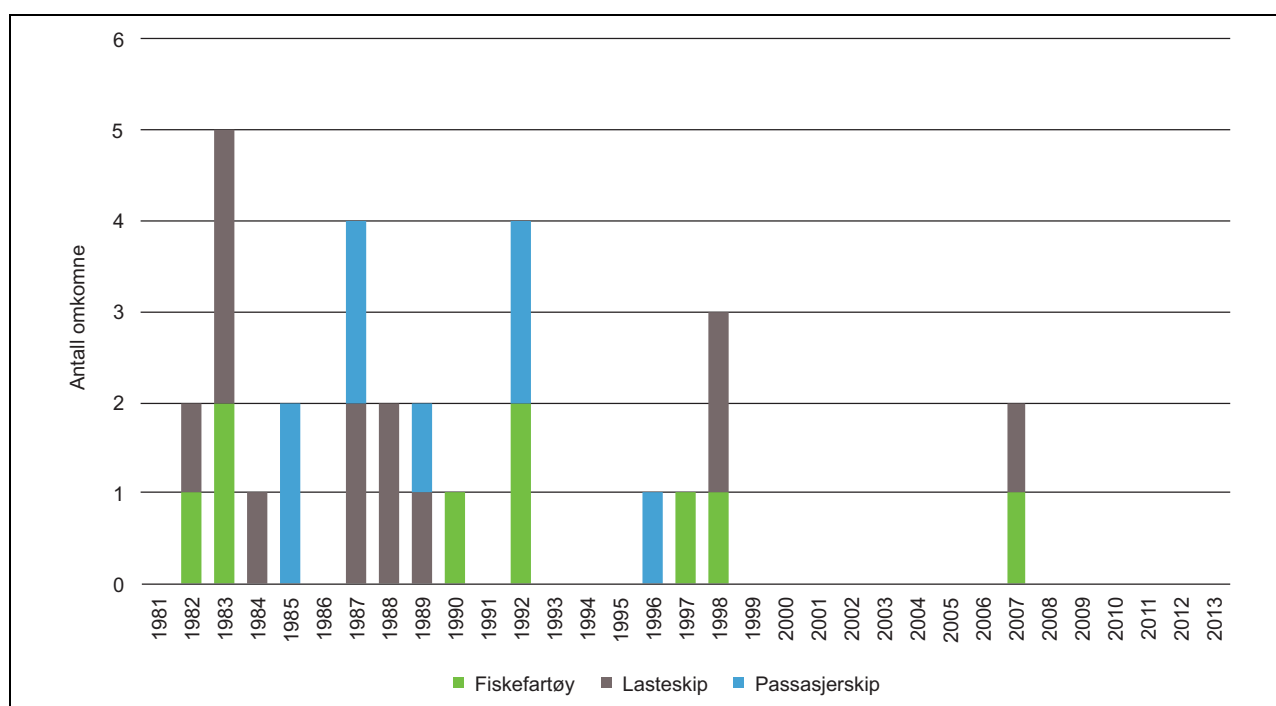
Sjøfartsdirektoratet fører statistikk over hendelser og ulykker knyttet til skipstrafikken i norske

farvann og for norske skip internasjonalt. For hendelser som resulterer i skader og dødsfall, skiller Sjøfartsdirektoratet mellom rene *personulykker* uten skade på skip og *skipsulykker* der skader eller dødsfall er et resultat av hendelser som også omfatter skip.



Figur 3.7 Antall omkomne i grunnstøtingsulykker

Kilde: DNV 2013



Figur 3.8 Antall omkomne i kollisjonsulykker

Kilde: DNV 2013

Det er svært få skipsulykker langs norskekysten som har ført til dødsfall, og typisk har de fleste skipsulykkene kun resultert i begrensede materielle skader.

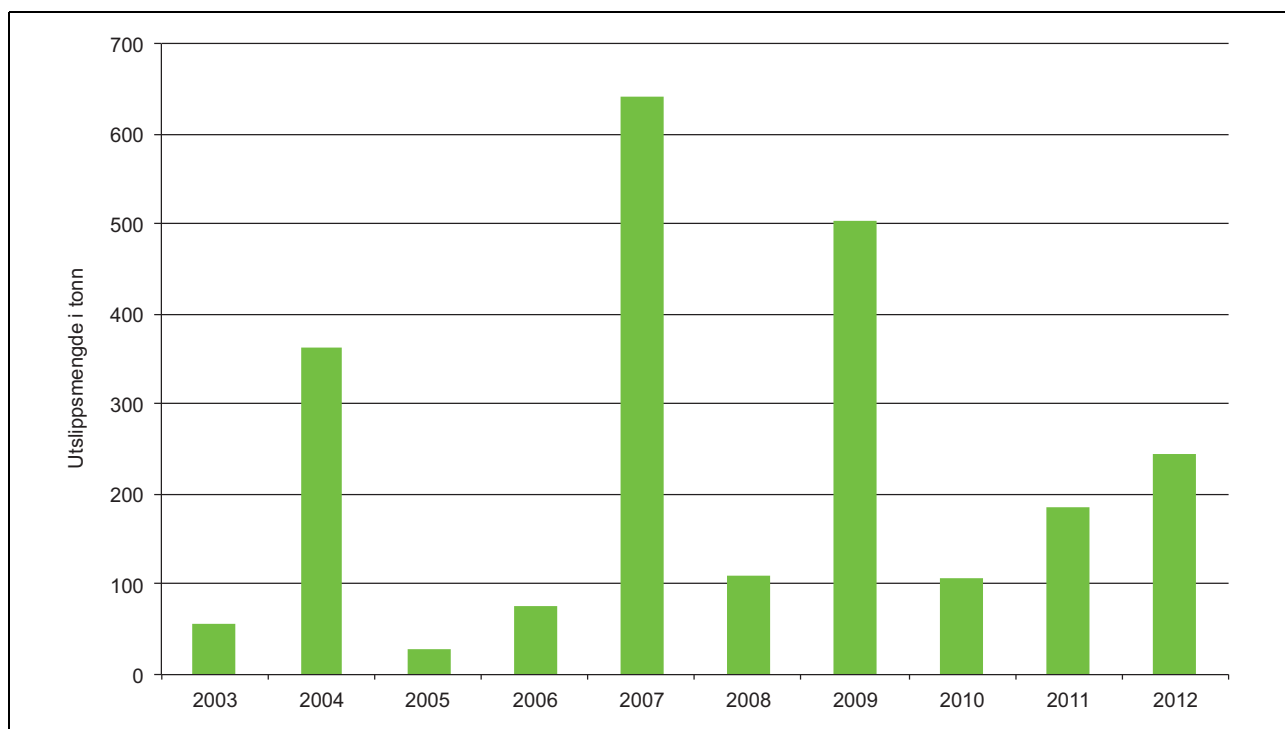
De ulykkene som typisk knytter seg til fartøyenes navigering, er grunnstøtinger og kollisjoner. Det er ingen tydelige trender å se når det gjelder antall omkomne ved grunnstøtinger. Når det gjelder omkomne som følge av kollisjoner, kan det se ut som om trenden har vært nedadgående over tid.

3.4.2 Konsekvenser for miljø

Det er i hovedsak hendelser som medfører akutt forurensning, altså utslipp av olje, oljeprodukter eller andre typer forurensende stoffer, som kan få betydelige miljøkonsekvenser. Grunnstøting er den vanligste hendelsen med skip som fører til slike utslipp, men også kollisjon og forlis eller havari av andre årsaker kan føre til akutt forurensning.

Figur 3.9 viser at det med ujevne mellomrom inntreffer ulykker med betydelig utslipp. Ut over de større utslippene, er utslippsnivået lavt og relativt stabilt.

Erfaringer med faktiske oljeutslipp viser at utslippene har miljøkonsekvenser. De siste ti årene har det vært fire betydelige akutte oljeutslipp fra skip i norske farvann; Rocknes (2004, anslagsvis 300 tonn olje sluppet ut), Server (2007, ca. 530 tonn olje), Full City (2009, ca. 300 tonn olje) og Godafoss (2011, ca. 112 tonn olje). Det ble gjennomført omfattende strandrensingsaksjoner, og dette har hatt direkte betydning for utvikling av skadebildet og restitusjonstid i strandsonen. I etterkant har det blitt gjennomført undersøkelser av konsekvensene. Havforskningsinstituttet har oppsummert resultatene i rapporten «Erfaringer etter oljeutslipp langs kysten av Norge» (2012). Undersøkelsene viser at flora og fauna i strandsonen var bra restituert etter to år. Kort oppsummert er det ikke dokumentert langtidsvirkninger av betydning eller konsekvenser på bestandsnivå for de rammede artene, og undersøkelsene tyder på at naturen i de aktuelle områdene i stor grad er restituert etter få år. De undersøkte utslippene har imidlertid vært av moderat størrelse, og konsekvensene kan bli andre med mer omfattende utslipp eller med mer miljøgiftige stoffer.



Figur 3.9 Utslippsmengde fra skip langs norskekysten fra 2003 til 2012

Kilde: Kystverket

4 Beskrivelse av losordningen

4.1 Innledning

Losordningen skal trygge ferdselen til sjøs og verne om miljøet ved å sørge for at fartøy som ferdes i norske kystfarvann har navigatører med tilstrekkelig farvannskunnskap og kompetanse for sikker seilas. Losordningen omfatter lostjenesten, lospliktsystemet og farledsbevisordningen.

4.2 Organisering av lostjenesten

4.2.1 Overordnet organisasjonsstruktur

Lostjenesten er en del av Kystverket, som ligger under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Kystverkets regioner har ansvaret for den daglige driften av lostjenesten, og rapporterer til Kystverkets hovedkontor. Kystverket er organisert i fem regioner: Region Sørøst i Arendal, Region Vest i Haugesund, Region Midt-Norge i Ålesund, Region Nordland i Kabelvåg og Region Troms og Finnmark i Honningsvåg.

Innenfor sitt geografiske område skal hver av regionene drifte lostjenesten gjennom sine sjøtrafikkavdelinger. Region Sørøst har sjøtrafikkavdelingene Oslofjorden og Skagerrak, og Region Vest har sjøtrafikkavdelingene Rogaland og Vestlandet. De øvrige regionene har en sjøtrafikkavdeling hver (Møre og Trøndelag, Nordland og Troms og Finnmark).

4.2.2 Nærmere om strukturen på lostjenesten

Lostjenesten er inndelt i 3 hovedkomponenter bestående av losformidlingen, tilbringertjenesten og los. Det er nedenfor gitt en nærmere beskrivelse av disse.

Losformidling:

Losformidlingen mottar losbestillinger og planlegger og koordinerer hvert losoppdrag. Dette er

sentrale oppgaver for en effektiv utnyttelse av loskorpset.

Kystverket har losformidlingskontorer i Horten, Kvitsøy og Lødingen. Hvert kontor har to personer på vakt på dagtid, og minst en om natten. For å bli tilsatt som losformidler kreves det i dag minst tre års relevant erfaring fra maritim virksomhet.

Tilbringertjenesten:

Tilbringertjenesten består av Kystverkets losbåter, innleide skyssbåter og innleide helikoptertjenester. Losbåter og innleide skyssbåter utførte om lag 39 000 oppdrag i 2011. Av disse ble om lag 35 400 utført av egne losbåter og 3 600 av innleide fartøy. I tillegg ble det utført ca. 1 300 tilbringeroppdrag med helikopter.

Kystverket hadde i 2012 16 losbåtstasjoner med til sammen 25 losbåter og 116 losbåtførere. I tillegg har Kystverket avtaler om innleie av tilbringertjenester. Dette gjelder innleie av fartøy og mannskap på steder der Kystverket ikke har egne losbåter, fast innleie av mannskap til en av Kystverkets losbåter og ad hoc-innleie av fartøy og mannskap dersom Kystverkets losbåter ikke kan utføre oppdraget på grunn av tekniske feil eller bemanningsmangel.

Los:

Loskorpset gjennomførte 44 522 losoppdrag i 2012. I tillegg kommer 53 328 seilinger med farledsbevis og 2 363 med dispensasjon. Lostjenesten består av 292 loser fordelt på 24 losstasjoner.

I losloven § 19 er det fastsatt at man i dag må være under 38 år for å kunne bli tatt opp som losaspirant. Kandidatene må ha navigatørkompetanse og -erfaring som fremgår i forskrift 8. juni 1993 nr. 553 om kvalifikasjonskrav for losaspiranter (losutdanningsforskriften). Selve opplæringen består både av en teoretisk del og en praktisk del. Etter endt opplæring må losaspirantene avlegge eksamen.

4.3 Lospliktsystemet

4.3.1 Kort om lospliktsystemet 1968–1995

Fra 1968 og frem til 1. mai 1995 var plikten til å bruke los i norske farvann regulert i «Regler for fremmede ikke-militære fartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold», fastsatt ved kgl.res. 9. februar 1968 nr. 2 i medhold av lov om forsvarshemmeligheter. I medhold av disse bestemmelsene var utenlandske fartøyer over 50 bruttoregistertonn pålagt å bruke los i de såkalte «forbudte sjøområder». Disse områdene var avgrenset til følgende farvann: Oslofjordområdet, Kristiansandsområdet, området rundt Lista, Stavangerområdet, Ryfylkefjordene, Bergensdistriktene, Trondheimsfjorden, og strekningen fra Vestfjorden til Honningsvåg.

I tillegg ble det med hjemmel i losloven fastsatt forskrifter om bruk av los i Grenlandsområdet, i innseilingen til gassterminalen på Kårstø og i innseilingen til oljeterminalene på Sture og Mongstad.

4.3.2 Kort om lospliktsystemet 1995–2011

Lospliktsystemet som ble gjort gjeldende fra mai 1995 hadde sin bakgrunn i endrede forsvarspolitiske forhold, som medførte at regelverket om fremmede ikke-militære fartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold ble endret. Blant annet ble ordningen med forbudte sjøområder opphevet. Dette medførte at den ordning som regulerte bruken av los på store deler av kysten bortfalt, med de konsekvenser det hadde for sjøsikkerheten. Det var på denne bakgrunn behov for å etablere et nytt system for å ivareta sjøsikkerheten. I 1994 la Fiskeridepartementet frem St.meld. nr. 43 (1993–94) *Losgebyr og losplikt* og St.meld. nr. 11 (1994–95) *Geografisk virkeområde for regler om plikt til å nytta los og om farleisbevis*. Disse stortingsmeldingene la grunnlaget for innføringen av det losplikt- og losgebyrsystem som ble gjort gjeldende fra 1. mai 1995.

Hovedregelen var at fartøy over 500 bruttotonn skulle benytte los eller seile med farleisbevis innenfor grunnlinjen (med unntak av enkelte innseilingskorridorer til losbordingsfeltene). For fartøy med farlig og forurensende last var bestemmelsene strengere. Videre var enkelte fartøysgrupper unntatt lospliktbestemmelsene, som innenriksferjer, fiskefartøy i EØS-området og fartøy i innenriksfart etter nærmere bestemmelser om type last og seilingsfrekvens.

4.3.3 Gjeldende lospliktsystem

Losplikten reguleres av losloven og tilhørende forskrifter. Lospliktforskriften er fastsatt ved kongelig resolusjon med hjemmel i losloven § 13. Det ble foretatt en større gjennomgang med endringer i forskriften, som trådte i kraft med virkning fra 1. januar 2011.

4.3.3.1 Lospliktens geografiske virkeområde

Lospliktforskriften § 3 angir det geografiske virkeområde. Forskriften gjelder innenfor grunnlinjen (norsk indre farvann) og i norsk sjøterritorium ellers, samt i vassdrag så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Forskriften gjelder ikke farvann ved Svalbard eller Jan Mayen.

I 2011 ble det imidlertid innført en egen forskrift om lostjeneste på Svalbard, som innebærer at losloven og forskrifter gitt med hjemmel i losloven også får anvendelse på øygruppen. Forskriften trådte i kraft 1. juli 2012. Det er foretatt enkelte stedlige tilpasninger, og losplikten innføres trinnvis for å gi næringen tid til å tilpasse seg de nye kravene. Seilings sesongen 2015 vil være første sesong med full losplikt for alle fartøysgrupper på Svalbard.

Lospliktforskriften § 5 angir lospliktområdene langs norskekysten. I henhold til § 5 er det losplikt i farvannet innenfor grunnlinjen langs hele kysten, med unntak av seilingskorridorer inn til losbordingsfeltene i visse skjermede farvann. Forskriftsendringene som ble implementert fra 1. januar 2011 medførte ikke vesentlige endringer i lospliktens geografiske virkeområde, med unntak av noen tilføyelser/justeringer i de lospliktfriske seilingskorridorene inn til losbordingsfeltene.

4.3.3.2 Lospliktens saklige virkeområde

Forskriften § 6 inneholder angivelse av lospliktige fartøy, og bestemmelsens nummer 3 til 8 inneholder nærmere bestemmelser om fartøy som fører farlig og/eller forurensende last, passasjerfartøy og atomdrevne fartøy.

Ved implementeringen av den nye lospliktforskriften fra 1. januar 2011 ble det lagt til grunn at fartøyets lengde skal benyttes for bestemmelse av grensen for losplikt i stedet for bruttotonn som i det gamle systemet. I begrunnelsen ble det blant annet vist til at lengdekriteriet for når losplikt inntreffer er det mest alminnelige i nordeuropeiske kyststater. Det ble også lagt til grunn at fartøyets lengde gir et bedre uttrykk for fartøyets størrelse enn bruttotonnasjen. I begrunnelsen ble det også

pekt på at fartøy under lengdegrensen er lettere å manøvrere, og trenger generelt ikke taubåthjelp. Det ble videre vist til at fartøy under denne størrelsen som oftest bruker marin diesel (gassolje) som drivstoff, og at forurensningspotensialet ved utslipp av bunkers er begrenset.

Hovedtrekkene i losplikts saklige virkeområde er:

- Innenfor grunnlinjen (med unntak av enkelte innseilinger til losbordingsfelt) er fartøy med lengde over 70 meter generelt omfattet av losplikten. Det samme gjelder fartøy som skyver eller sleper en eller flere gjenstander med samlet lengde over 50 meter.
- For fartøy som fører farlig og/eller forurensende last i bulk er grensen 50 meter dersom fartøyet har dobbelt skrog og 35 meter dersom fartøyet har enkelt skrog.
- For fartøy som frakter mer enn ti metriske tonn med farlig eller forurensende last i pakket form er grensen 50 meter.
- Fartøy med særlig farlig eller forurensende last har losplikt uansett.
- Passasjerfartøy med lengde 24 meter eller mer har losplikt.
- Atomdrevne fartøy har losplikt.

Følgende fartøysgrupper er unntatt fra reglene om losplikt:

- Passasjerfartøy med løyve til persontransport i rute etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), så sant fartøyet trafikkerer den ruta som løyvet gjelder for.
- Passasjerfartøy som er omfattet av forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip kapittel 7, og som har en største lengde mindre enn 70 meter.
- Fartøy som er fredet etter lov om kulturminner.
- Skoleskip.

Fartøy som driver persontransport i fast rute er både etter det gamle og det nye lospliktregimet unntatt de generelle lospliktreglene. Dette er begrunnet med at navigatørene på disse fartøyene har et særskilt godt kjennskap til farvannet som trafikkeres. For disse fartøyene er det snakk om et avgrenset farvann hvor navigatørene forestår seilas med regelmessig frekvens.

De unntaksbestemmelser som tidligere gjaldt for fartøy i innenriks fart og fiskefartøy er imidlertid ikke videreført i det nye systemet. I forbindelse med høringen ble dette begrunnet med at

det ikke foreligger noen annen risiko for disse fartøyene enn fartøy i utenriks fart.

For fiskefartøy og passasjerfartøy er det fastsatt en overgangsordning som innebærer at de fartøy som ikke var lospliktige før 2011 ikke må ta los eller seile med farledsbevis før 1. januar 2015. Fartøyene har likevel vært avgiftspliktige fra 1. januar 2011.

4.4 Farledsbevisordningen

4.4.1 Generelle krav til søknad, utstedelse og bruk av farledsbevis

Farledsbevisordningen innebærer at en lospliktig seilas kan foregå uten los om bord, dersom skipsfører og eventuelt andre av skipets navigatører har et farledsbevis.

Farledsbeviset er knyttet til person, fartøy og farled, og utstedes på bakgrunn av at navigatør har kunnet dokumentere at vedkommende har tilstrekkelig farvannskjennskap til å kunne navigere på egen hånd i det aktuelle området. Dersom et fartøy seiler uten los i lospliktig farvann, skal en navigatør med gyldig farledsbevis forestå navigeringen og manøvreringen. Det kreves videre at skipsføreren har farledsbevis for det aktuelle området dersom andre av skipets navigatører skal kunne benytte sitt farledsbevis. Farledsbeviset gjelder i tre år etter utstedelse, og kan fornyes etter søknad dersom søkeren kan dokumentere at en i løpet av gyldighetsperioden har vedlikeholdt sin farvannskunnskap i det området det søkes fornyelse for.

For å få farledsbevis stilles det krav om en farledsbevisprøve som inneholder en teoretisk og en praktisk del. Kystverket kan bestemme at kravet om prøve helt eller delvis kan fravikes.

For å kunne søke om farledsbevis stilles det krav om at søkeren innehar alle relevante dekksoffisersertifikat. I tillegg må ett av følgende krav oppfylles:

- Minst ett års effektiv fartstid som ansvarshavende navigatør på norskekysten der fartsområdet omfatter de farledene eller områdene det søkes om farledsbevis for.
- I løpet av de tolv siste månedene ha forestått navigering ved til sammen minst 6 seilinger hver vei i de farleder eller områder det søkes farledsbevis for. Seilingene skal være foretatt med det eller de fartøy det søkes farledsbevis for eller et tilsvarende fartøy, og minst to av seilingene hver vei må ha skjedd i mørket.
- Ha gjennomgått ordningen med kadettfarledsbevis (jf. nærmere omtale nedenfor) for de far-

ledene eller områdene det søkes farledsbevis for.

For navigatører som ikke oppfyller minstekravet til seilingstid/anløpsfrekvens, men som like fullt ønsker å søke om farledsbevis, er det etablert en annen ordning kalt kadettfarledsbevis. Hensikten med kadettfarledsbevis er 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.

For å kunne søke om kadettfarledsbeviset, stilles det krav om et kurs i kystseilas som er godkjent av Kystverket. Videre stilles det krav om at det inngås en avtale mellom rederi, skipsfører og søker, som inneholder en del forpliktelser knyttet til ordningen. Prosessen med søknad om ordinært farledsbevis kan igangsettes så snart den systematiske opplæringen er gjennomført og den aktuelle søker vurderes å kunne tilfredsstille de krav som stilles til en farledsbevisprøve.

4.4.2 Begrensninger i farledsbevisordningen

Begrensningene i farledsbevisordningen knytter seg til tre forhold. Den ene begrensningen angår forhold der farledsbevis ikke kan utstedes. Den andre begrensningen angår forhold der et utstedt farledsbevis ikke kan benyttes.

Forhold der farledsbevis ikke kan utstedes:

Farledsbevis kan generelt ikke utstedes for fartøy med en lengde på 150 meter eller mer. Denne bestemmelsen er begrunnet med at risikoen øker med fartøysstørrelsen. Videre bruker mange fartøy over 150 meter tung bunkersolje, som innebærer at miljøkonsekvensene ved en eventuell ulykke blir større enn for fartøy som bruker lettere mineraloljer. Det kan heller ikke utstedes farledsbevis til atomdrevne fartøy, uavhengig av størrelse.

Etter søknad kan Kystverket i særlige tilfeller gjøre unntak fra bestemmelsen om at farledsbevis ikke kan utstedes. Unntaksbestemmelsen blir brukt i de tilfeller der Kystverket etter en konkret vurdering finner at sjøsikkerheten og miljørisikoen er ivaretatt, og at det vil være urimelig at fartøyet må benytte los. Stena Line, DFDS, Fjord Line og Color Line er eksempler på rederier som har fått innvilget unntak.

Begrensninger på bruk av farledsbevis knyttet til type last:

Det er lagt enkelte begrensninger på bruk av utstedt farledsbevis ved frakt av farlig og forurensende last som definert av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Reguleringene av farlig og forurensende last er tatt inn i den internasjonale konvensjonen til hindring av marin forurensning fra skip (MARPOL), internasjonale regler for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IBC-koden) og internasjonale regler for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IGC-koden).

De strengere bestemmelsene er begrunnet med økt miljørisiko ved frakt av denne type last. Kystverket kan etter søknad i særlige tilfeller gi unntak fra bestemmelsene om at farledsbevis ikke kan benyttes ved føring av farlig og forurensende last. Når det gjelder fartøy og lastetype som omfattes, har Kystverket per dags dato etablert noen generelle kriterier som etter søknad gir adgang til å kunne få utvidet fartøyet lengdebegrensning for farledsbeviset fra 90 meter til 110 meter.

Begrensninger på bruk av farledsbevis knyttet til lokale farvann:

Kystverket kan med hjemmel i lospliktforskriften fastsette generelle og spesielle vilkår for bruk av farledsbevis. De gjeldende, lokale begrensningene setter flere steder strengere lengdekrav for å kunne bruke farledsbevis enn det generelle kravet på 150 meter, ut fra en vurdering av risiko knyttet til fartøyet og farvannet. Dette gjelder per i dag 95 farleder, hvorav fem i Troms og Finnmark, ti i Nordland, seks i Møre og Trøndelag, fem på Vestlandet, ingen i Rogaland, 63 i Skagerrak og seks i Oslofjorden.

Det Norske Veritas (DNV) har på oppdrag fra Kystverket foretatt en gjennomgang og risikovurdering av 19 av de aktuelle farledene, der det også er innhentet innspill fra næringen og loser. Rapporten foreslår lettelse i de lokale begrensningene for 11 farleder, skjerpelse for seks farleder og ingen endringer for to farleder. Kystverket har sendt på høring endringer i de lokale begrensningene i de 11 farledene hvor rapporten foreslår lettelse. De seks farledene hvor rapporten foreslår skjerpelse i de lokale begrensningene er så langt ikke sendt på høring, i påvente av etablering av en ny differensiert farledsbevisordning, der farledsbeviset deles inn i ulike klasser ut fra en vurdering av hvilket risikonivå ulike grupper av fartøy representerer.

5 Lostjenestens ressursbruk og finansiering

5.1 Lostjenestens ressursbruk

5.1.1 Innledning

Lostjenesten er 100 prosent brukerfinansiert gjennom avgiftene. I perioden 2009–2010 steg kostnadene til lostjenesten og losavgiftene vesentlig mer enn hva den generelle pris- og lønnsutvikling skulle tilsi. Dette vakte reaksjoner fra redier og næringsorganisasjoner innen skipsfart og maritim sektor. Disse aktørene mente at Kystverket måtte iverksette kostnadsreducerende tiltak som kunne få losavgiftene ned. I årene etter 2010 har veksten i losavgiftene ligget under den generelle pris- og lønnsutviklingen.

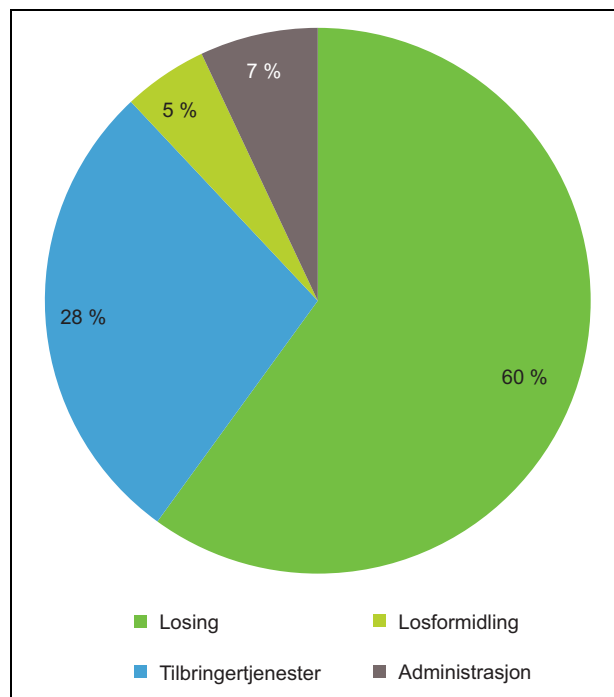
5.1.2 Lostjenestens ressursbruk fordelt på kostnadskomponenter

Den viktigste kostnadskomponenten i lostjenesten er selve losingen, som utgjorde 60 prosent av de totale driftskostnadene i 2013. Tilbringertjenesten er også viktig med 28 prosent av de samlede driftskostnadene. Administrasjonskostnadene utgjør om lag 7 prosent.

5.1.3 Lostjenestens ressursbruk gjennom året

Losaktiviteten varierer betydelig i løpet av året på grunn av sesongmessige svingninger i skipstrafikken. Aktiviteten er høyest i sommermånedene juni – august og lavest i vintermånedene desember – februar. De relativt store svingningene i aktivitetsnivå gjør det utfordrende å få på plass en riktig dimensjonering av loskorpset.

Losenes nautiske kompetanse benyttes også til forvaltningsoppgaver under Kystverkets ansvarsområde, som merking og utforming av farleder m.m.



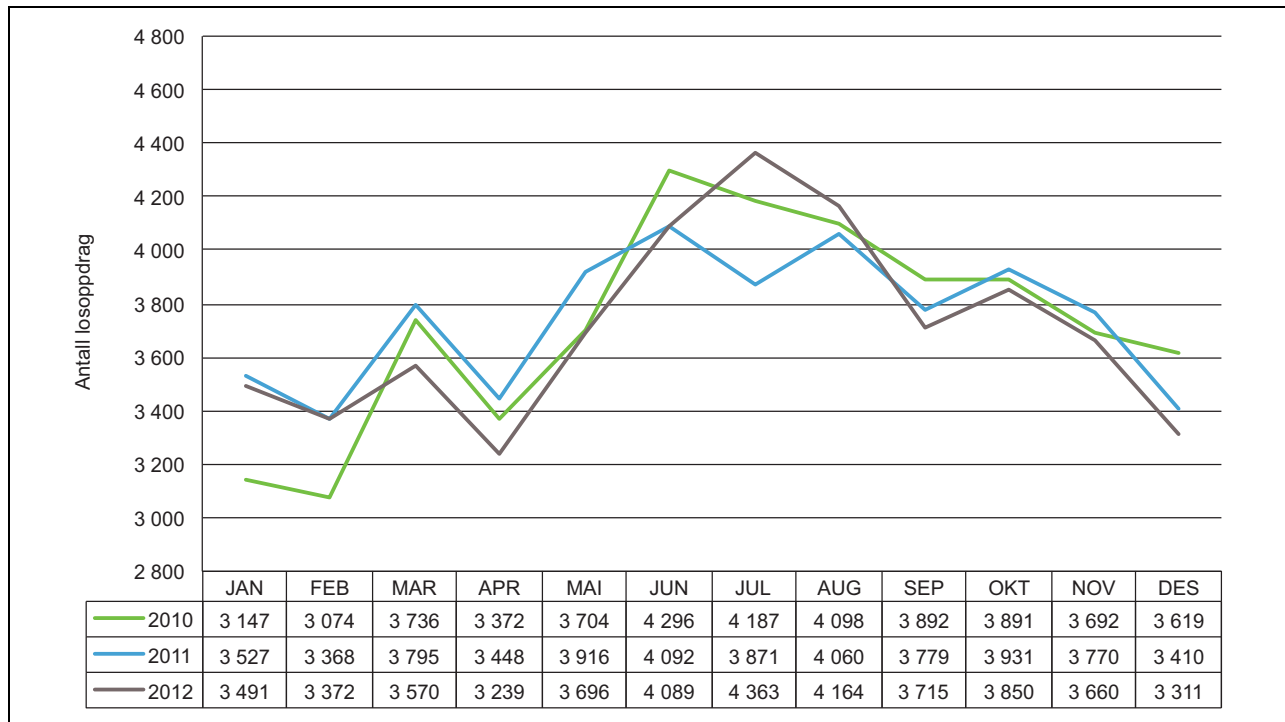
Figur 5.1 Lostjenestens driftskostnader fordelt på kostnadskomponenter

Kilde: Kystverket

5.2 Beskrivelse av losavgiftssystemet

5.2.1 Innledning

Losavgiftene reguleres av losloven og forskrift 23. desember 1994 nr. 1128 om losberedskapsavgift, losings- og farledsbevisavgift (losavgiftsforskriften), og dekker 100 prosent av kostnadene til lostjenesten. Det ble foretatt en del endringer i losavgiftsforskriften med virkning fra 1. januar 2011. Blant annet ble fordelingen mellom losberedskapsavgiften og losingsavgiften endret fra ca. 50/50 til ca. 40/60 prosent fordeling. Videre ble losgebyrene omgjort til losavgifter. Sistnevnte hadde liten praktisk betydning, men var en konsekvens av at betalingen for lostjenester allerede fra 2010 var plassert inn i det statlige sektoravgiftssystemet. Bakgrunnen for omleggingen i 2010 var retningslinjer fra Finansdepartementet om bruken av begrepene gebyrer og avgifter.



Figur 5.2 Antall losoppdrag pr måned i perioden 2010–2012

Kilde: Kystverket

5.2.2 Hovedkomponentene i losavgiftssystemet

Fartøy som frivillig benytter los eller som er omfattet av bestemmelsene om losplikt i henhold til losloven § 13 og forskrifter gitt i medhold av denne, skal betale avgift etter forskrift om losavgifter.

Losavgiftene består av følgende komponenter:

- *Losberedskapsavgift* som betales av fartøy uansett om los benyttes eller ikke.
- *Losingsavgift* som betales av fartøy som benytter los.
- *Farledsbevisavgift* som betales av fartøy/navigatør for gjennomføring av farledsbevisprøve, samt ved utstedelse, fornying eller endring av farledsbevis.
- *Kadettfarledsbevisavgift* som betales av fartøy/navigatør for utstedelse av kadettfarledsbevis.

Nærmere om losberedskapsavgiften

Losberedskapsavgiften skal bidra til å dekke kostnadene knyttet til å opprettholde en tilstrekkelig kapasitet med tilbud av lostjenester langs kysten. Den betales av alle fartøy som frivillig benytter los eller er omfattet av bestemmelsene om losplikt i henhold til losloven og lospliktforskriften. Betalingsplikten omfatter også fartøy som seiler med

farledsbevis i stedet for å bruke los. Bakgrunnen er at disse fartøyene fra tid til annen vil benytte los, eksempelvis ved seilas utenom farledsbevisets dekningsområde, noe som det må tas høyde for i dimensjoneringen av lostjenesten.

Betalingsplikten for losberedskapsavgift inntreffer når fartøyet passerer grensen for avgiftsbelagt farvann for inn- eller utseiling. Dette samsvarer med området for lospliktig farvann, det vil si innenfor grunnlinjene med unntak av visse lospliktfriske innseilingskorridorer til losbordingsfelt.

Losberedskapsavgiften kan betales for hver enkelt seiling (inn- og utseiling fra avgiftspliktig farvann) eller i form av en årsavgift. Losberedskapsavgiften er stigende med fartøyets størrelse målt i bruttotonn (BT).

Nærmere om losingsavgiften

Losingsavgiften skal bidra til å dekke kostnadene knyttet til gjennomføringen av losoppdrag. Betalingsplikten for losingsavgiften inntreffer når los tas om bord. Avgiften betales i form av timesatser for bruk av los. Det påløper en minimums betalingsplikt for tre timer. Timesatsene for bruk av los er stigende med fartøyets størrelse målt i bruttotonn.

Nærmere om farledsbevisavgiften

Fra 2011 er det innført egne avgiftskomponenter for utstedelse, fornying og endring av farledsbevis og kadettfarledsbevis. Andre avgiftskomponenter er tilsvarende redusert.

Nærmere om avgiftssatsene

Fra 1. januar 2014 er avgiftssatsene som de fremgår av boks 5.1.

5.2.3 Fordeling av avgiftsproveny etter fartøysstørrelse

Avgiftssystemet er bygget opp slik at losavgiftene øker med fartøyets størrelse målt i bruttotonn (BT). Figur 5.3 viser hvordan losavgiftene øker med fartøysstørrelse ved inn- og utseiling til en havn, der det er lagt til grunn at losingen tar fire timer hver vei.

Losberedskapsavgiften vokser relativt mer med fartøyets størrelse enn losingsavgiften. Krys-subsidieringen fra store til små fartøyer ligger dermed i all hovedsak i den obligatoriske delen av avgiftssystemet, mens den brukeravhengige delen av avgiftssystemet, dvs. losingsavgiften, i langt større grad er kostnadsorientert. Differensieringen av avgiftene etter fartøysstørrelse er knyttet til en vurdering av fartøyenes betalingsevne etter fartøysstørrelse.

5.2.4 Fordeling av avgiftsproveny mellom ulike regioner

Figur 5.4 viser at det er store regionale forskjeller på kostnader og inntektsdekning per losoppdrag. Dette kan ikke vurderes ut fra hensyn til kostnadseffektiv drift alene, men må ses i sammenheng med regionenes ulike geografiske og trafikkmessige forutsetninger.

I Nord-Norge medfører lange reiseavstander og relativt få oppdrag per los at gjennomsnittskostnaden per oppdrag blir høy. Videre er ikke inntektene store nok til å dekke kostnadene. Underdekningen i Nord-Norge finansieres av samlet overskudd i andre regioner.

5.2.5 Losavgiftenes utvikling over tid

I perioden 2002–2008 var økningen i losavgiftene omtrent på samme nivå som den generelle pris- og lønnsveksten i Norge.

Boks 5.1 Losavgifter 2014*Losberedskapsavgift**Avgift for enkeltseiling*

Ved innseiling og utseiling betales kr 0,78 per BT for de første 3000 BT og kr 0,69 per BT for den overskytende tonnasje.

Årsavgift

Tonnasjesats (kroner per BT)	Tonnasjesats (kroner per BT)
0–5 000 BT	kr 27,07
5 001 BT–10 000 BT	kr 53,63
10 001 BT og over	kr 63,97

Losingsavgift

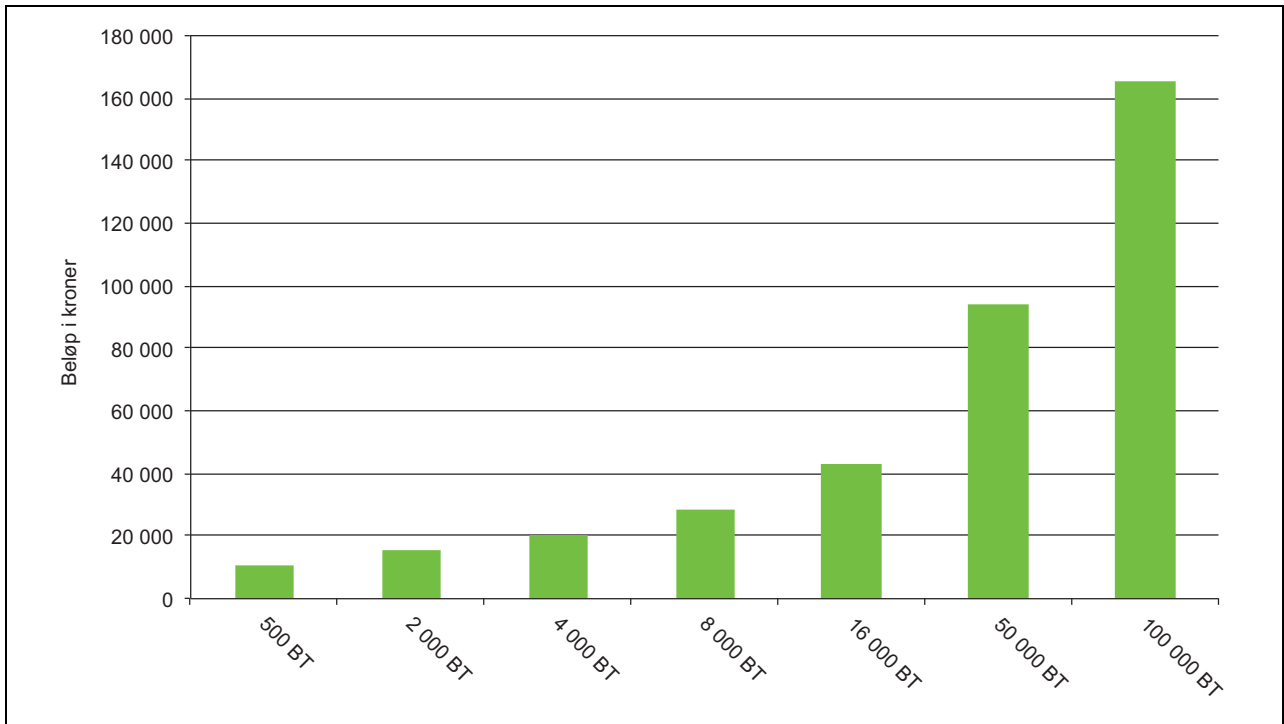
Fartøysstørrelse	Timesats (kroner per time)
0–1 000 BT	kr 1 247,-
1 001–2000 BT	kr 1 568,-
2 001–4000 BT	kr 1 848,-
4 001–8 000 BT	kr 2 121,-
8 001–12 000 BT	kr 2 320,-
12 001–20 000 BT	kr 2 576,-
20 001–30 000 BT	kr 2 817,-
30 001–50 000 BT	kr 3 017,-
50 001–100 000 BT	kr 3 217,-
100 001 BT og over	kr 3 423,-

Farledsbevisavgift

For teoretisk prøve for farledsbevis betales 2 000 kroner og for praktisk prøve for farledsbevis betales 2 000 kroner. For utstedelse, fornying eller endring av farledsbevis betales 1 000 kroner.

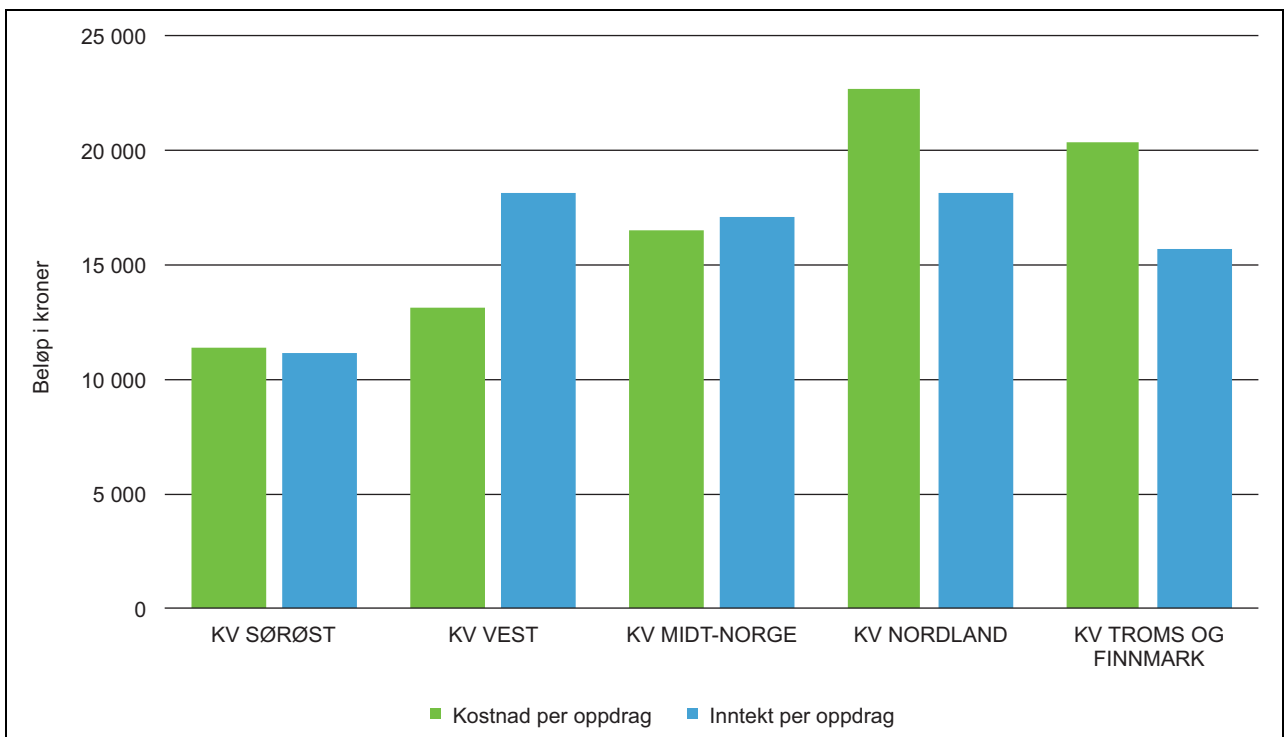
I 2009 økte imidlertid losavgiftene med 13 prosent, mot et veid snitt for pris- og lønnsveksten på 3,6 prosent. Avgiftene ble dels økt for å dekke inn et akkumulert underskudd på 29 mill kroner. Kostnadene til lostjenesten økte også i 2009. En forklaring var gjennomgangen av særavtalene som ble gjennomført i 2008, med konsekvenser for budsjettåret 2009 og utover.

I perioden 2011–2012 har økningen i losavgiften ligget under den generelle pris- og lønns-



Figur 5.3 Samlede losavgifter ved innseiling og utseiling av fire timers varighet hver vei

Kilde: Kystverket

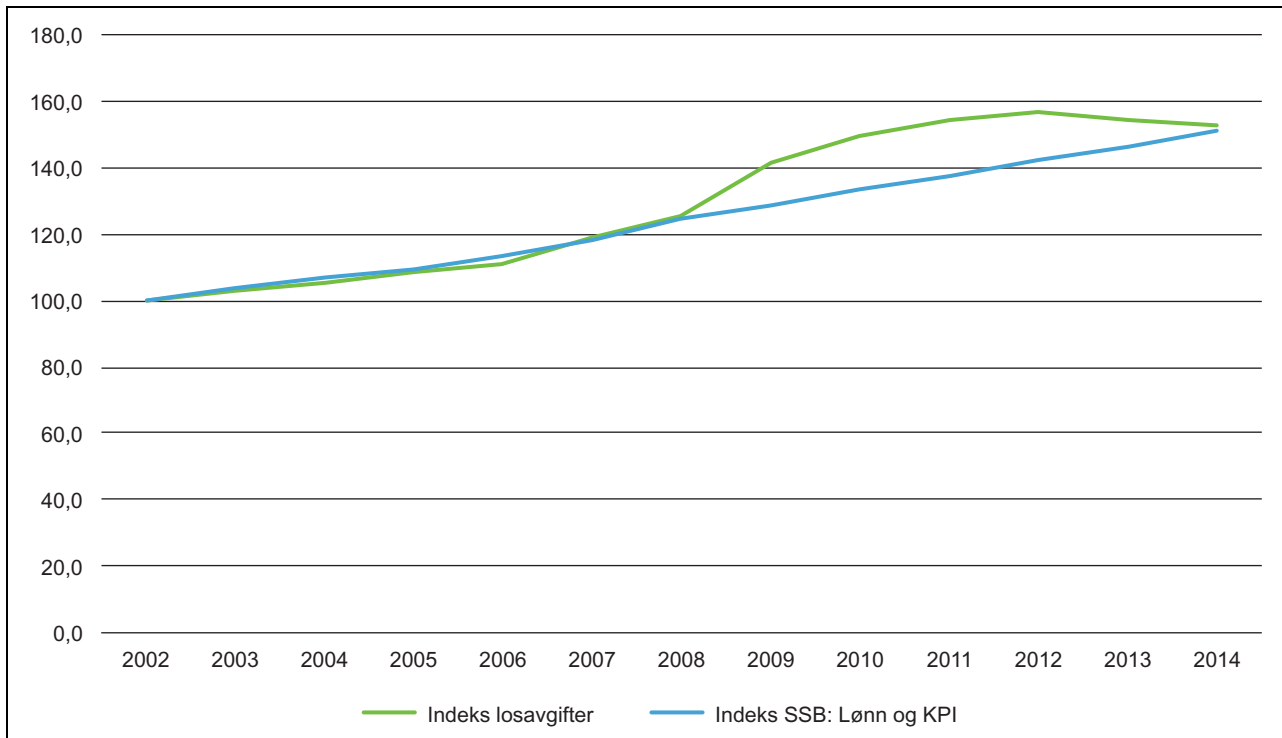


Figur 5.4 Oversikt kostnader og inntekter pr losoppdrag fordelt på regioner

Kilde: Kystverket

veksten, og i 2013 og 2014 har losavgiftene blitt redusert med henholdsvis to og en prosent. Bakgrunnen for avgiftsreduksjonen i 2013 og 2014 er

at lostjenesten sitter igjen med et overskudd etter at tidligere års underskudd er dekket inn.



Figur 5.5 Økning i losavgifter og vektet snitt av SSB-indikatorer for lønn og KPI

Kilde: Kystverket

6 Forebyggende sjøsikkerhetstiltak

6.1 Innledning

Losordningen må ses i sammenheng med andre tiltak som skal sikre trygg sjøtransport.

Forebyggende sjøsikkerhetstiltak skal redusere sannsynligheten for ulykker til sjøs, og beskytte samfunnet mot hendelser som kan føre til tap av liv, miljømessige skader og økonomiske konsekvenser. Et høyt sjøsikkerhetsnivå avhenger av en rekke faktorer, som skipenes konstruksjon og utrustning, mannskapets kvalifikasjoner og arbeidsmiljø samt maritim infrastruktur og tjenester. I dette kapitlet gis en omtale av ulike sjøsikkerhetstiltak, med unntak av losordningen som er omtalt i kapittel 4.

6.2 Ansvarsdeling innen forebyggende sjøsikkerhet

Ansvar for den forebyggende sjøsikkerheten i Norge er delt mellom flere departementer og etater.

Samferdselsdepartementet, med Kystverket som underliggende etat, har ansvar for å legge til rette for sikker sjøtransport og god fremkommelighet i norske farvann. Virkemidlene innen departementets arbeid omfatter regelverk for trafikkregulering, maritim infrastruktur, maritime tjenester samt iverksetting av tiltak ved avvik eller hendelser.

Nærings- og fiskeridepartementet, med Sjøfartsdirektoratet som underliggende etat, har myndighetsansvaret for norskregistrerte skip og mannskap og kontroll av fremmede skip som anløper norske havner. Videre har Nærings- og fiskeridepartementet med Sjøfartsdirektoratet det overordnede ansvar for norsk medvirkning i regelverksutvikling i FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Nærings- og fiskeridepartementet har også ansvaret for sjølovens regler om etterforskning av sjøulykker.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har det overordnede ansvaret for den nasjonale kartproduksjonen i Norge. Det operative arbeidet, medregnet oppmåling av farvannet og utgivelse

av sjøkart, utføres av Kartverket. Hovedoppgavene er å utarbeide og vedlikeholde en nasjonal geografisk kartinfrastruktur for sjø og land, og å sørge for at brukerne får en enkel og effektiv tilgang til geografisk informasjon (geodata).

Klima- og miljødepartementet har ansvaret for skipssikkerhetsloven kapittel 5 om miljømessig sikkerhet. Sjøfartsdirektoratet er underlagt Klima- og miljødepartementet i disse sakene.

Det er viktig å kunne se alle de forebyggende sjøsikkerhetstiltakene i sammenheng, på tvers av ulike etaters ansvarsområder. Regjeringen vil gå igjennom oppgavene til Kystverket og Sjøfartsdirektoratet for å vurdere effektiviseringspotensialet.

6.3 Krav til skipets tilstand og mannskapets kompetanse

For å forhindre ulykker til sjøs, er det viktig at fartøyene som trafikkerer kysten er i god teknisk stand og har høy driftssikkerhet. Dette er kapteinens og rederens ansvar. Myndighetenes oppgave er å føre tilsyn med at fastsatte krav følges.

På grunn av skipsfartens globale karakter er i realiteten alle vesentlige forhold ved skip fastsatt gjennom IMO og nedfelt i internasjonalt regelverk. Dette gjelder blant annet bygge- og driftskrav til skip, mannskapets kompetanse og håndtering av ulike typer last. Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for nasjonal gjennomføring av dette regelverket og tilsvarende regelverk som er inn tatt i EØS-avtalen. Dette skjer i hovedsak gjennom skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter.

Havnestatskontroll

At de tekniske kravene overholdes, sikres gjennom havnestatskontroll. Havnestatskontroll er i utgangspunktet en dokumentkontroll som har til hensikt å avdekke eventuelle tekniske mangler som må rettes før skipet får forlate norsk havn. I Norge er det Sjøfartsdirektoratet som har ansvaret for å gjennomføre og følge opp havnestatskontrollen.

Navigatørenes kompetanse

Kvalifikasjonskrav for sjøfolk baserer seg på internasjonale normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW-konvensjonen). Konvensjonen har også regler om flaggstatenes utdanning av kommende sjøfolk, og setter et minimumsnivå for slik utdanning.

I Norge er de internasjonale kravene til utdanning og sertifisering av navigatører gjennomført ved forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Den maritime utdanningen gjennomføres på fagskoler eller høyskoler med godkjenning fra Sjøfartsdirektoratet, i tråd med kravene i STCW-konvensjonen. Sjøfartsdirektoratet utsteder også sertifikater for dekksoffiserer og maskinoffiserer.

6.4 Regelverk for trafikkregulering

Lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) skal blant annet legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet. Gjennom trafikkreguleringer kan det stilles spesifikke krav og vilkår til seilas i bestemte områder for å styrke sikkerheten.

Samferdselsdepartementet og Kystverket har hjemler til å treffe enkeltvedtak eller gi forskrift om trafikkregulering og bruk av farvann. Trafikkreguleringer kan blant annet omfatte seilingsregler, inkludert regler om fart, regler om seilingsleder (se eget punkt om risikoreduserende rutetiltak) og forbud mot eller påbud om at fartøy bruker bestemte farleder eller farvann.

Det er fastsatt nærmere bestemmelser om trafikkregulering i sjøtrafikkforskriften. I sjøtrafikksentralenes virkeområde er trafikken vurdert å representere en særlig risiko for sjøsikkerheten og miljøet. For å redusere risikoen for ulykker i disse områdene, er det i forskriften fastsatt områdespesifikke begrensninger på fartøystørrelse (dybde, lengde, bredde, høyde) og det stilles krav til nærsituasjoner, sikt, dagslys, bruk av taubåt m.m. Sjøtrafikkforskriften inneholder også bestemmelser om trafikkregulering i farvannet utenfor Møre og Romsdal, som ikke er omfattet av virkeområde for trafikksentralen, samt bestemmelser om risikoreduserende rutetiltak i norsk økonomisk sone.

I tillegg inneholder forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene) bestemmelser om styring og seilas, mv. Dette regelverket forvaltes av Nærings- og fis-

keridepartementet gjennom Sjøfartsdirektoratet. Sjøtrafikksentralene bistår imidlertid med håndhevelsen av sjøveisreglene i sine virkeområder, jf. havne- og farvannsloven § 17.

I tillegg til statlige trafikkreguleringer, har kommunene hjemmel til å vedta lokale fartsforskrifter og forskrifter om orden i og bruk av farvann når hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet krever det.

6.5 Maritim infrastruktur

6.5.1 Navigasjonsinnretninger

Navigasjonsinnretninger er hjelpemidler for posisjonsbestemmelse og sikker navigasjon i farleden og kystfarvannet. Kystverket opererer et større antall slike innretninger. Det er ikke et mål å merke enhver fare eller hindring for sjøtrafikken, men å sørge for en hensiktsmessig veiledning basert på brukerbehov, god praksis og vurdering av risiko.

6.5.2 Fysisk utbedring av farleder

Utviklingen i sjøtransporten, blant annet økning i fartøystørrelse, øker kravene til manøvreringsrom. Dette gjør det nødvendig med utbedring i ledene, særlig i innseilingene til de større havnene. I tillegg har enkelte havner stor trafikkøkning, særlig havner med petroleumsvirksomhet. Det kan derfor være behov for utbedringer for å opprettholde en sikker og effektiv sjøtransport.

Kystverket har ansvaret for å bedre sikkerheten i hovedleder og viktige bileder langs kysten. Dette ivaretas blant annet ved å mudre eller sprengte bort grunner. Tiltakene skal føre til økt sikkerhet og bedre framkommelighet for gjennomfart i trange farvann, mens noen tiltak også medfører redusert seilingsdistanse. Hovedtyngden av farledstiltakene ligger i hovedledene langs kysten og i innseilingene til stamnetthavnene.

6.5.3 Risikoreduserende rutetiltak

Risikoreduserende rutetiltak består av trafikkseparasjonssystemer med anbefalte seilingsruter mellom disse. Formålet med tiltaket er å redusere sannsynligheten for ulykker og miljøkonsekvenser ved akutte utslipp.

Risikoreduserende rutetiltak er etablert på strekningen Vardø – Røst og utenfor Vestlandet og Sørlandet, etter godkjenning i IMO. Tiltakene innebærer at alle tankskip, samt lasteskip over

5 000 bruttotonn, må gå ca. 30 nautiske mil fra land når de ikke er på vei inn til en norsk havn. Avstanden til kysten gjør at myndighetene ved en hendelse får bedre tid til å forhindre at skip eller olje driver på land. Videre reduseres sannsynligheten for ulykker som følge av navigasjonsfeil.

6.6 Maritime tjenester

6.6.1 Sjøtrafikksentraler

I Norge er det opprettet fem sjøtrafikksentraler for overvåking og kontroll med skipstrafikk og annen ferdsel i områder der trafikken representerer en særskilt risiko for sjøsikkerheten og miljøet. Med unntak av sjøtrafikksentralen i Vardø, er tjenesten brukerfinansiert. Driftskostnadene for sjøtrafikksentraltjenesten var i underkant av 100 mill. kroner i 2013, mens avgiftsinntektene utgjorde om lag 75 mill. kroner.

Sjøtrafikksentralene gir informasjon til fartøy om eksempelvis værforhold og skipstrafikk, assisterer fartøy med navigeringen ved behov og organiserer trafikken i sine virkeområder for å unngå farlige situasjoner.

Ved bruk av radar, AIS, overvåkingskamera og meteorologiske målestasjoner har trafikklederne et øyeblikksbilde av trafikken i sentralens område, som gjør dem i stand til å holde oversikt over hvert enkelt fartøys bevegelser. Dersom et fartøy avviker fra oppgitt seilingsrute eller navigerer på en uregelmessig måte, kan sjøtrafikksentralene kontakte fartøyet og avklare situasjonen.

6.6.2 Maritime overvåkingssystemer

Automatic Identification System (AIS) ble opprinnelig utviklet som et antikollisjonssystem for bruk om bord på skip. Skip utstyrt med AIS sender radiosignaler om egen identitet og posisjon og mottar varsler om andre skip i nærheten. AIS-signalerne fanges også opp fra landbaserte basestasjoner og satellitt, og er et nyttig hjelpemiddel for kyststaten.

AIS-data brukes i forbindelse med trafikkovervåking, kontroll og inngrep overfor fartøy som utgjør en fare for sjøsikkerheten. AIS kan også brukes til å lokalisere forulykkede og omkringliggende fartøy i forbindelse med redningsaksjoner, og til å utarbeide statistikk over sjøtrafikken langs kysten. Statistikken gir Kystverket mulighet til bedre planlegging og tilrettelegging for rask, sikker og effektiv sjøtransport.

Long Range Identification and Tracking (LRIT) er et satellittbasert system for identifise-

ring og sporing av fartøy. Det geografiske dekningsområdet er globalt. LRIT-data kan brukes på liknende måte som AIS-data.

6.6.3 Korreksjonssignaler til satellittbaserte verktøy for posisjonsbestemmelse

Radio- og satellittbaserte verktøy for posisjonsbestemmelse er viktige navigasjonshjelpemidler for skipsfarten. Det viktigste radionavigasjonssystemet i dag er det amerikanske satellittbaserte systemet Global Positioning System (GPS). Kystverkets DGPS-tjeneste (Differential Global Positioning System) leverer korreksjonssignaler til GPS-mottakere på skip. DGPS-tjenesten kvalitets-sikrer GPS-signalene og gir mer nøyaktig GPS-posisjon.

Innenfor det angitte dekningsområdet til DGPS-tjenesten vil brukeren oppnå en posisjonsnøyaktighet bedre enn ti meter. I praksis ligger posisjonsnøyaktigheten i området på en til tre meter. I tillegg til bedret posisjonsnøyaktighet, vil også Kystverkets DGPS-tjeneste gi meldinger om eventuelle feil ved GPS-systemet. Dette er nyttig informasjon for navigatører som navigerer ved hjelp av GPS i trange kystfarvann.

6.6.4 Slepebåtberedskap

Ved hendelser der fartøy mister motorkraften, kan slepebåter avverge ulykker til sjøs, hindre akutte utslipp og begrense miljøkonsekvenser av utslipp. Den statlige slepebåtberedskapen består av fartøy som stasjoneres i områder med høy miljørisiko, og hvor det er begrenset tilgang på kommersielle slepebåttaktører.

6.6.5 Navigasjonsvarsler

Navigasjonsvarsler sørger for distribusjon av informasjon om hendelser og forhold på sjøen som kan påvirke navigasjonsforhold og sjøsikkerhet. Kystverket er ansvarlig for å sende ut navigasjonsvarsler for norske farvann (NAVCO).

6.6.6 Kystradiotjenesten

Kystradiotjenesten er en sentral varslingskanal ved hendelser til sjøs, og bidrar dermed til sjøsikkerheten. Gjennom internasjonalt og nasjonalt regelverk er det fastsatt regler om nødkanaler, lytteplikt, nødalarmering og prosedyrer for varslings av nød til sjøs.

Det er Justis- og beredskapsdepartementet som har ansvar for å følge opp Norges forpliktel-

ser til å lytte på de maritime nødkanalene. Dette ivaretas gjennom Kystradioen, som er en del av Telenor Maritim Radio.

6.6.7 Sjøkart

Nøyaktige autoriserte sjøkart er avgjørende for sikker navigasjon i kystfarvannet. Sjøkartet viser landkonturen, dybdeforhold, kabler, ledninger, vrak og andre innretninger under vann, høyspentledninger, fyr, fyrlykter og andre innretninger nødvendig for aktsom navigering av et fartøy. Denne informasjonen er bare tilgjengelig i sjøkartene. Både papirkart og autoriserte elektroniske kartsystemer (Electronic Chart Display and Information System, forkortes ECDIS) med «backup»-arrangement er tillatt for bruk til navigasjon av skip. Uten et oppdatert autorisert navigasjonskart er ikke fartøyet ansett som sjødyktig. Det er fartøyets (kapteinens) ansvar at autoriserte og oppdaterte navigasjonskart finnes om bord, og at de benyttes av fartøyets navigatører.

Det er Kartverket divisjon sjø, en divisjon under Statens Kartverk og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, som har ansvaret for oppmåling av norskekysten og norske havområder inkludert polare farvann. Kartverket utarbeider og oppdaterer elektroniske og trykte sjøkart (papirkart) og farvannsbeskrivelser over disse farvannene.

6.6.8 Elektroniske navigasjonshjelpemidler

ECDIS er et elektronisk basert navigasjonssystem som kombinerer elektroniske sjøkart (ENC) med nøyaktig posisjonsangivelse og annen navigasjonsinformasjon fra skipets sensorer. Formålet med å innføre ECDIS er å etablere et system som gir navigatøren den samme informasjonen som de tradisjonelle papirkartene, men medfører mindre tidsbruk enn navigering etter papirkart. Både ENC og ECDIS er standardisert internasjonalt gjennom IMO, og godkjente ECDIS-systemer er likestilt med papirkart.

En forutsetning for at ECDIS skal bidra til en sikrere navigasjon er tilstrekkelig kompetanse i bruk av utstyret og kunnskap om dets bruksområder og begrensninger. Krav til opplæring i bruk av ECDIS har inntil nylig ikke vært formalisert i internasjonalt regelverk gjennom IMO. Etter den siste revidering av STCW-konvensjonen er det imidlertid etablert krav om ECDIS-opplæring. I Norge stilles det krav om at søkeren må ha gjennomgått ECDIS-opplæring ved fornying av sertifikater etter 1. juli 2013. Internasjonalt stilles det krav om ECDIS-opplæring ved fornying eller utsteding av sertifikater fra og med 1. januar 2017.

7 Vurdering av lospliktenes saklige virkeområde

7.1 Generell lospliktgrense for fartøy

7.1.1 Innledning

Lostjenesten er et av flere forebyggende sjøsikkerhetstiltak, og må ses i sammenheng med disse. Losutvalget har vurdert behovet for bruk av los i lys av utviklingen innen navigasjonsutstyr og kompetanse samt andre sjøsikkerhetstiltak. Det er vurdert om ny teknologi, medregnet utvikling av nye forebyggende sjøsikkerhetstiltak, innebærer at bruken av los kan reduseres uten at det går på bekostning av sjøsikkerheten. Omfanget av losplikten er særlig vurdert i forhold til utviklingen innen elektroniske kartsystemer (ECDIS) og sjøtrafikksentraltjenester. Videre er det vurdert om landbasert losing kan erstatte ordinær losing (nærmere omtalt i kapittel 10).

7.1.2 Forslag i NOU

Losutvalget mener at den generelle lospliktgrensen ikke bør heves. Etter utvalgets oppfatning bør behovet for en kostnadseffektiv lospliktordning i stedet ivaretas gjennom endringer i farledsbevisordningen, slik det er skissert i kapittel 9.1.2. Dette vil, ifølge utvalget, sikre en enklere ordning for godt utrustede fartøy med kompetente og erfarne navigatører, uten at sannsynligheten for hendelser og miljørisiko antas å øke.

Utvalgets mindretall, representanten Avløyp, anbefaler at den generelle lospliktgrensen heves fra 70 til 90 meters fartøyslengde.

7.1.3 Høringsuttalelser

Kystverket, Norsk Losforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Norsk Sjømannsforbund støtter utvalgets anbefaling om å beholde dagens hovedregel om generell losplikt for fartøy over 70 meter.

Fraktefartøyenes Rederiforening støtter utvalgets anbefaling om å videreføre den generelle lospliktgrensen på 70 meter, under forutsetning av at anbefalingene om en ny farledsbevisordning og bortfall av plikten til å betale losberedskapsavgift for farledsbevis klasse 3 følges opp.

Norges Rederiforbund er i utgangspunktet av den oppfatning at fartøyslengde 90 meter ville ha vært en hensiktsmessig grense for den generelle losplikten, da de mener det ikke er store forskjeller i manøvreringsegenskaper mellom fartøy på 70 meter og 90 meter. Rederiforbundet støtter likevel forslaget fra utvalgets flertall om en tredelt farledsbevisordning, hvor de minste fartøyene får lettelsener i form av et forenklet farledsbevis (klasse 3) samt fritak fra losberedskapsavgiften. De mener en slik løsning vil ivareta myndighetenes behov for sikkerhet og kontroll, samtidig som de minste fartøyene stimuleres til å øke kunnskapsnivået om bord.

Maritimt Forum mener i utgangspunktet at fartøyslengde 90 meter kan være en egnet grense for den generelle losplikten. De støtter likevel utvalgets anbefalinger om en forenklet farledsbevisordning for fartøy mellom 70 og 100 meter.

Norsk Havneforening støtter utvalgets anbefaling om opprettholdelse av den generelle lospliktgrensen på 70 meter. Havneforeningen mener videre at lospliktgrensen kan endres på sikt, etter at skipsfartsnæringen har tilegnet seg ny kompetanse og teknologi i større utstrekning enn hva tilfellet er i dag.

Det norske maskinistforbund støtter forslaget fra utvalgets mindretall om å heve den generelle lospliktgrensen fra fartøyslengde 70 meter til 90 meter. Forbundet viser til statistikken som sier at antallet grunnstøtinger og kollisjoner er lavt sammenlignet med aktivitetsnivå.

KS Bedrift Havn er uenig i utvalgets anbefaling om å videreføre dagens generelle lospliktgrense på fartøyslengde 70 meter, og mener det vil være et riktigere utgangspunkt med losplikt for fartøy over 100 meter. De mener at skip under 100 meter kun bør ha losplikt dersom skipet ikke har de manøvreringsegenskapene som anses nødvendige for å håndtere skipet effektivt i krevende farvann.

Norges Fiskarlag og Fiskebåt mener at fiskefartøy må unntas losplikt, til tross for de foreslåtte forenklingene for fartøy mellom 70 og 100 meter. I begrunnelsen vises det til at fiskefartøyene har navigatører som er godt kjent med kystseilas. Det

blir videre vist til at fiskefartøy er enkle å manøvrere samt er godt utrustet med navigasjonsutstyr.

NHO Sjøfart mener at unntaket fra lospliktreglene for ferger på norskekysten bør gjeninnføres, også når de seiler utenom fast rute. De mener at fartøyene ikke medfører noen økt risiko når de seiler utenom rute til og fra verft, og at farledsbevis ikke er egnet for denne gruppen navigatører da det i praksis er snakk om en seilas i året til verft.

7.1.4 Departementets vurderinger

Gjeldende bestemmelser om generell losplikt for fartøy over 70 meter er basert på anbefalinger gitt i en utredning utarbeidet av Det Norske Veritas (DNV) i 2006¹. Losutvalgets flertall, som er bredt sammensatt av ulike interessenter, har anbefalt å videreføre den generelle lospliktgrensen for fartøy over 70 meter. Departementet har videre merket seg at høringen viser at det er bred støtte til losutvalgets anbefaling, under forutsetning av at utvalgets anbefalinger om en ny farledsbevisordning og bortfall av plikten til å betale losberedskapsavgift for farledsbevis klasse 3 følges opp.

Omfanget av losplikten må vurderes i forhold til utviklingen av øvrige sjøsikkerhetsrelaterte tiltak samt fartøyenes manøvreringsdyktighet, utstyrsnivå og kompetanse på broen. I vurderingen må det også tas hensyn til at losplikten kan oppfylles på to måter, enten ved å ta los om bord eller ved at fartøyets skipsfører og navigatør innehar farledsbevis for det aktuelle området. Lospliktregelverket skal være basert på vurdering av risiko. Det innebærer at sannsynligheten for ulykker forbundet med et fartøy, kombinert med mulige konsekvenser av en ulykke, skal være avgjørende for om et fartøy er lospliktig eller ikke.

I likhet med utvalget er det departementets vurdering at fartøy under 70 meter som hovedregel representerer en begrenset miljørisiko ved et eventuelt uhell, da disse fartøyene har mindre mengder bunkers om bord. Disse fartøyene vil gjennomgående også være lettere å manøvrere enn større fartøy.

Hva gjelder den teknologiske utviklingen, er departementet enig i utvalgets vurdering av at nye navigasjonshjelpemidler, for eksempel ECDIS, har redusert sannsynligheten for ulykker for de fartøyene som har installert dette og som har navigatører med kompetanse til å utnytte utstyret effektivt. Departementet kan imidlertid ikke se at

den foreliggende ulykkesstatistikken gir grunnlag for å konkludere med at de nye navigasjonshjelpemidlene har gitt redusert sannsynlighet for kollisjoner og grunnstøtinger langs norskekysten generelt. Etter departementets vurdering gir derfor ikke den teknologiske utviklingen på det nåværende tidspunkt grunnlag for å lempe på den generelle grensen for losplikt.

Ut fra en helhetlig vurdering har departementet kommet frem til at dagens grense for den generelle losplikten for fartøy over 70 meter videreføres. I den helhetlige vurderingen er det lagt vekt på utviklingen i ulykkesstatistikken samt at både DNV-rapporten fra 2006 og et bredt sammensatt flertall i losutvalget har kommet frem til samme konklusjon. Departementet mener også at antall kriterier for den generelle losplikten bør begrenses til nevnte lengdekriterium, for å sikre at lospliktsystemet skal være administrativt håndterbart.

I likhet med losutvalget har departementet ikke funnet grunnlag for særskilte regler for fiskefartøy, da det er vanskelig å se hvordan disse som gruppe skiller seg fra fraktestartøy som går i fast rute langs kysten. Behovet for en kostnadseffektiv lospliktordning for fiskefartøy og små fraktestartøy bør i stedet ivaretas gjennom endringer i farledsbevisordningen. For en nærmere beskrivelse av endringer i farledsbevisordningen vises det til kapittel 9.

NHO Sjøfart ber departementet vurdere å utvide unntaket fra losplikten for ferger i rute til også å gjelde seilas til og fra verft. Departementet viser til at det særskilte unntaket fra lospliktreglene for rutegående ferger er knyttet opp mot navigatørens særskilte erfaring og kompetanse i et område som trafikkeres regelmessig. Etter departementets vurdering er det ikke grunnlag for å skille i lospliktregelverket mellom øvrige fartøy i nærskipfart og ferger, når sistnevnte gruppe ikke seiler i fast rute. Gjeldende bestemmelser om at ferger kun er unntatt fra lospliktreglene når de går i fast rute vil derfor bli videreført.

7.2 Særskilt grense for passasjerfartøy

7.2.1 Innledning

Passasjerfartøy på 24 meter eller mer er lospliktige. Det er flere unntak fra denne bestemmelsen, blant annet for passasjerfartøy i rute. Utvalget har vurdert om det er grunnlag for en særlig lospliktgrense for passasjerfartøy, og om dagens grense bør justeres.

¹ Evaluering av reglene for bruk av los (DNV 2006)

7.2.2 Forslag i NOU

Utvalget anbefaler at den skjerpete lospliktgrensen for passasjerfartøy heves fra fartøyslengde 24 meter til 50 meter. Dette er i tråd med anbefalingene i DNV-rapporten fra 2006. Videre anbefales at passasjerfartøy underlegges den generelle lospliktgrensen på 70 meter når fartøyet seiler uten passasjerer.

7.2.3 Høringsuttalelser

Norsk Havneforening, Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO), NHO Reiseliv og Oslo Yrkesbåtrederes Forening støtter forslaget om å heve lospliktgrensen for passasjerfartøy fra 24 meter til 50 meter.

KS Bedrift Havn slutter seg til at det må være strengere retningslinjer for bruk av los om bord i passasjerskip, men mener at det er viktig å ha en fornuftig vurdering av hvilke fartøyer som pålegges å bruke los. *KS Bedrift Havn* mener at eksempelet med charterskipene i Oslofjorden, som får krav om farledsbevis etter en overgangsperiode, viser at losplikten har blitt for omfattende.

Kystverket støtter utvalgets forslag om heving av lospliktgrensen for passasjerfartøy til 50 meter med bakgrunn i DNVs utredning fra 2006. Videre mener *Kystverket* at det er riktig at det sonderes mellom hvorvidt fartøyet fører passasjerer eller ikke.

7.2.4 Departementets vurderinger

I likhet med losutvalget er det Samferdselsdepartementets vurdering at passasjerførende fartøy bør ha en særlig regulering av losplikten, da konsekvensene for liv og helse kan bli store ved en eventuell ulykke med et fartøy som har mange passasjerer. På den andre siden har passasjerfartøy særskilte designkrav som reduserer konsekvensene ved ulykker. De minste passasjerfartøyene trafikkerer også hovedsakelig i skjermede farvann. Etter departementets vurdering er det derfor sikkerhetsmessig forsvarlig å heve lospliktgrensen for passasjerfartøy noe.

På denne bakgrunn heves lospliktgrensen for passasjerfartøy til 50 meter. Passasjerfartøy uten passasjerer om bord underlegges den generelle lospliktgrensen på 70 meter.

7.3 Særskilte grenser for fartøy med farlig og forurensende last

7.3.1 Innledning

Hovedtrekkene i dagens regler om losplikt for fartøy med farlig og forurensende last bygger på St.meld. nr. 43 (1993–1994). Stortingsmeldingen anbefalte særlige regler for fartøy med farlig og forurensende last fordi konsekvensene av uhell kan bli større enn for andre fartøy. Det ble videre anbefalt å ta utgangspunkt i internasjonale regler fastsatt av IMO hva angår definisjonene av farlig og forurensende last. DNV-rapporten fra 2006 opprettholdt vurderingene fra 1994 om at det bør være strengere regler for fartøy med farlig og forurensende last.

7.3.2 Forslag i NOU

Losutvalget anbefaler at prinsippet om skjerpet losplikt for fartøy som fører farlig og forurensende last videreføres, og at definisjonen av farlig og forurensende last tar utgangspunkt i internasjonale regler fastsatt av IMO. Det anbefales samtidig at departementet setter i gang en nærmere utredning av innslagspunktet for losplikt for de ulike kategoriene av farlig og forurensende stoffer i bulk som definert i MARPOL vedlegg II, kategori X, Y og Z. Både miljø- og sikkerhetshensyn bør tillegges vekt i utredningen.

Videre anbefaler utvalget at en ytterligere differensiering av restriksjoner på bruk av farledsbevis for fartøy som fører stoffer som definert i MARPOL vedlegg II kategori X og Y utredes, med utgangspunkt i utvalgets forslag om en tredelt farledsbevisordning, jf. kapittel 9.1.2.

Utvalget anbefaler også å forskriftsfeste de generelle dispensasjonskriteriene *Kystverket* i dag praktiserer etter lospliktforskriftens § 12, med unntak av aldersbegrensningen. Praksisen innebærer at fartøy, etter søknad og oppfylning av nærmere angitte forutsetninger, kan få dispensasjon fra de gjeldende restriksjonene på bruk av farledsbevis når fartøyet er mellom 90 og 110 meter. For en nærmere beskrivelse av denne praksisen vises det til kapittel 4.4.2.

7.3.3 Høringsuttalelser

Kystverket støtter utvalgets anbefaling om at det fortsatt bør være skjerpet losplikt for fartøy som fører farlig og forurensende last, og at kriteriene for vurderingen må følge systematikken i IMO-regelverket. Videre er *Kystverket* enig i utvalgets

uttalelse om at dagens praksis med dispensasjon fra gjeldende restriksjon på bruk av farledsbevis når fartøyene er mellom 90 og 110 meter, etter nærmere angitte vilkår, bør forskriftsfestes. Hva gjelder utvalgets anbefaling om en utredning av innslagspunktet for losplikten for fartøy med farlig og forurensende last med sikte på ytterligere differensiering, viser Kystverket til at de må hente inn kompetanse fra Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet.

Klima- og miljødepartementet støtter utvalgets anbefaling om å videreføre prinsippet om skjerpet losplikt for fartøy som fører farlig og forurensende last, og at definisjonen av farlig og forurensende last tar utgangspunkt i internasjonale regler fastsatt av IMO. Hva gjelder utvalgets anbefaling om å igangsette en utredning om innslagspunktet for losplikt for de ulike kategoriene av farlige og forurensende stoffer i IMO-regelverket, viser Klima- og miljødepartementet til at det er Sjøfartsdirektoratet som forvalter dette regelverket og som derfor må forestå eventuelle utredninger om IMO-regelverket.

Norges Rederiforbund er uenig i utvalgets vurdering om at det er behov for strengere lospliktreger for fartøy som fører farlig og forurensende last. Kjemikalieflåten er underlagt strenge internasjonale reguleringer som reduserer sannsynligheten både for hendelser og eventuelle konsekvenser. Rederiforbundet anfører videre at før endringen i lospliktforskriften fra 2011 var kun fartøy med særlig farlig og/eller forurensende last alltid lospliktige, mens forskriften nå omfatter stoffer som tidligere ikke var regnet som farlig og forurensende.

Fraktestartøyenes Rederiforening er uenig i utvalgets vurdering om at det er behov for strengere lospliktreger for fartøy som fører farlig og forurensende last. Rederiforeningen understreker at det i vurderingen må veie tungt at disse fartøysgruppene har mye strengere krav til sikkerhet enn andre grupper lastefartøy.

7.3.4 Departementets vurderinger

Departementet mener at de potensielle konsekvensene for liv, helse og miljø ved en ulykke med

fartøy som fører farlig og forurensende last kan bli svært store. Til tross for gode forebyggende tiltak og strenge reguleringer som gir lav sannsynlighet for slike ulykker, medfører de potensielt alvorlige konsekvensene at risikoen er betydelig. Losutvalget har anbefalt at lospliktregelverket baseres på risikovurderinger, og at fartøy der mulige konsekvenser ved ulykker er betydelige er lospliktige. Dette tilsier at prinsippet om skjerpet losplikt for fartøy som fører farlig og forurensende last videreføres.

Departementet slutter seg til utvalgets anbefaling om at definisjonen av farlig og forurensende last tar utgangspunkt i internasjonale regler fastsatt av IMO. Hva gjelder *Rederiforbundets* kommentar om at flere typer last ble definert som farlig og forurensende etter innføringen av den nye lospliktforskriften fra 2011, vil departementet anføre at dette fulgte som en konsekvens av endringer i IMO-regelverket og ikke som følge av endringer i lospliktforskriften som sådan. Dette tilsier imidlertid at det bør ses nærmere på hvordan IMO-regelverket er implementert i lospliktregelverket, for å sikre at dette samsvarer med intensjonen om at lospliktregelverket skal bidra til å redusere risiko for alvorlige hendelser og ulykker.

På denne bakgrunn vil departementet, i tråd med utvalgets anbefaling, igangsette en utredning om innslagspunktet for losplikt for fartøy som fører de ulike kategoriene av farlige og forurensende stoffer i bulk, samt muligheten for ytterligere differensiering av restriksjoner på bruk av farledsbevis for fartøy som fører farlige og forurensende stoffer.

Flere av høringsuttalelsene peker på at Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet bør trekkes med i et slikt utredningsarbeid, og det blir blant annet vist til at ansvaret for det aktuelle IMO-regelverket ligger under Sjøfartsdirektoratet. Samferdselsdepartementet er enig i disse vurderingene. Kystverket vil derfor bli bedt om å igangsette et slikt utredningsarbeid i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet.

8 Vurdering av losplikts geografiske virkeområde

8.1 Losplikts generelle geografiske virkeområde

8.1.1 Innledning

Dagens hovedregel med losplikt innenfor grunnlinjen er basert på de utredninger som ble gjort i forbindelse med innføringen av lospliktsystemet fra 1995. I forbindelse med evalueringen av losplikt- og losgebyrsystemet i 1999, jf. St.meld. nr. 47 (1998–1999), ble det anbefalt å videreføre dette hovedprinsippet.

Utvalget har vurdert det generelle geografiske virkeområdet for losplikt, og om det bør gjøres endringer i dette. Utvalget har også vurdert spørsmål om opprettelse av nye eller endring av eksisterende lospliktfriske seilingskorridorer (kapittel 8.2) og lospliktregler ved forflytning i havn (kapittel 8.3).

8.1.2 Forslag i NOU

Utvalget anbefaler at dagens hovedregel med losplikt innenfor grunnlinjen beholdes. I begrunnelsen vises det blant annet til at dagens ordning er enkel, oversiktlig og lett å forholde seg til for næring og forvaltning. Grunnlinjen sammenfaller i grove trekk med grensen mellom innenskjærs og utenskjærs farvann, der førstnevnte er mer krevende å navigere i. Dagens ordning kan dermed betraktes som basert på en risikovurdering.

8.1.3 Høringsuttalelser

Kystverket støtter utvalgets forslag om å videreføre den generelle losplikten innenfor grunnlinjen.

Norges Rederiforbund støtter forslaget om å videreføre den generelle losplikten innenfor grunnlinjen, men mener samtidig at de lospliktfriske områdene bør utvides der dette er sikkerhetsmessig forsvarlig.

KS Bedrift Havn mener det i liten grad er foretatt kartlegging av områder egnet for lemping av krav til losplikt eller farledsbevis, slik at kravene til bruk av los kan oppleves som rigide og lite tilpasset renere farvann.

8.1.4 Departementets vurderinger

Både losutvalget og tidligere utredninger har vurdert alternative løsninger til dagens hovedregel om losplikt innenfor grunnlinjen, hvor losplikten avgrenses til nærmere spesifiserte områder basert på en risikovurdering. Det er imidlertid usikkert om det geografiske virkeområdet vil reduseres vesentlig med en slik tilnærming, da store deler av farvannene innenfor grunnlinjen er så krevende navigasjonsmessig at de må defineres som lospliktige. Videre kan en oppstykkning av det lospliktige området føre med seg lengre transportdistanser for losere, og som følge av dette behov for flere losbåttasjoner enn i dag og dermed økte kostnader for tilbringertjenesten. Etter departementets vurdering er det usikkert om dette ville bidra til kostnadseffektive løsninger for lostjenesten og sjøtransporten.

Ut fra en samlet vurdering av de økonomiske og sikkerhetsmessige konsekvensene, har departementet, i tråd med utvalgets anbefaling, kommet frem til at hovedregelen med losplikt innenfor grunnlinjen videreføres.

8.2 Lospliktfriske områder og losbordingsfelt

8.2.1 Innledning

Per i dag er det tolv lospliktfriske områder eller korridorer som går fra grunnlinjen og inn til losbordingsfelt.

Kriterier for hvilke geografiske områder som kan unntas losplikt har vært utredet tidligere. I DNV-rapporten fra 2006 blir det pekt på at det kan lempes på losplikten innenfor grunnlinjen i åpne sjøområder der det ikke er hyppig kryssende trafikk.

I forbindelse med høringen våren/sommeren 2010 av den nye lospliktforskriften som trådte i kraft 1. januar 2011 ble det varslet en helhetlig gjennomgang av de lospliktfriske seilingskorridorene. Som en del av dette arbeidet har Kystverket foretatt en landsdekkende gjennomgang av eksisterende losbordingsfelt, lospliktfriske korridorer og

lospliktområder, med unntak av Oslofjorden. På bakgrunn av gjennomgangen vil Kystverket sende på høring mindre justeringer og endringer i lospliktfrie korridorer og losbordingsfelt.

Losutvalget har vurdert om dagens tolv lospliktfrie områder innenfor grunnlinjen kan utvides, om det kan opprettes nye lospliktfrie områder og om losbordingsfeltene i enkelte områder kan flyttes lenger inn i farleden.

8.2.2 Forslag i NOU

Losutvalget anbefaler at det opprettes et nytt losbordingsfelt i området ved Bastøy for hoveddelen av trafikken inn Oslofjorden, og at bordingsfeltet ved Store Færder opprettholdes for fartøy med anløp lenger ut i fjorden og fartøy som ønsker los i hele ytre Oslofjord. Det nye losbordingsfeltet bør evalueres etter fire år. Det forutsettes at det foretas en nærmere vurdering av trafikkovervåking og navigasjonsveiledning i Oslofjorden og losbordingsfeltet ved Bastøy. Eventuelle konflikter med nåværende trafikkseparasjonssystem må løses. Organiseringen av tilbringertjenesten i Oslofjorden må også vurderes nærmere. Videre må opprettelsen av losbordingsfelt i området ved Bastøy være forsvarlig i henhold til de vurderinger som skal gjøres etter naturmangfoldloven.

Utvalgets mindretall, representanten Rusten, er uenig i flertallets anbefaling om å opprette et nytt bordingsfelt ved Bastøy for hoveddelen av skipstrafikken.

Utvalget har ikke andre konkrete anbefalinger om endringer i lospliktfrie områder og losbordingsfelt, men mener at lospliktfrie korridorer bør utvides der dette gir kostnadsbesparelser samlet sett og sjøsikkerheten opprettholdes på dagens nivå eller bedres. Slike utvidelser må utredes økonomisk og sikkerhetsmessig, og det må gjennomføres vurderinger i tråd med naturmangfoldloven kapittel II.

8.2.3 Høringsuttalelser

Havnealliansen, Oslo havn, Norsk havneforening, Fraktesfartøyenes Rederiforening og *LO* støtter utvalgets forslag om å flytte bordingsfeltet fra Store Færder til området ved Bastøy.

Norges Rederiforbund støtter utvalgets anbefaling om å flytte losbordingsfeltet i Oslofjorden. Rederiforbundet anfører videre at det ikke synes som om det har blitt satt en nasjonal standard knyttet til innføring av lospliktfrie områder innenfor grunnlinjen. De mener det er nødvendig å foreta en ensartet risikovurdering av hele kysten

og fjerne losplikten i områder hvor farvannet ikke nødvendigvis gjør bruk av los.

Kystverket er enig i utvalgets anbefaling om å opprette nytt bordingsfelt i Oslofjorden. Ifølge etaten vil dette gi kostnadsbesparelser samtidig som sjøsikkerheten ivaretas på et forsvarlig nivå. Hva gjelder utvalgets anbefaling om å foreta ytterligere vurderinger av de lospliktfrie områdene og losbordingsfelt, viser Kystverket til at etaten vinteren 2013 sluttførte en landsdekkende intern gjennomgang av eksisterende losbordingsfelt og lospliktfrie korridorer (unntatt Oslofjorden). Det ble identifisert to losbordingsfelt og fem lospliktfrie korridorer som bør endres eller formelt etableres. Forslag til endringer, i tråd med anbefalingene i gjennomgangen, vil bli gjenstand for høring.

Norsk Losforbund mener det er en del utfordringer som må tas med i betraktningen når en skal vurdere opprettelse av nytt bordingsfelt i Oslofjorden. I så måte blir det vist til konklusjonene i Kystverkets utredning fra 1999. Ifølge forbundet er flere av forutsetningene som stilles opp i rapporten for etablering av losbordingsfelt fortsatt aktuelle. De ber derfor om rapporten blir tilagt betydelig vekt. De peker også på at de økonomiske beregningene bør oppdateres, da foreliggende beregninger er flere år gamle.

KS Buskerud, KS Telemark og KS Vestfold går mot utvalgets anbefaling om å flytte bordingsfeltet i Oslofjorden, ut fra en vurdering om at sikkerheten vil være best ivaretatt gjennom å beholde kun ett bordingsfelt ved Store Færder. Det blir i den sammenheng pekt på at det er bedre plass ved losbordingsfeltet ved Store Færder enn ved Bastøy.

Vestfold fylkeskommune og Fylkesmannen i Vestfold går mot utvalgets anbefaling om opprettelse av et nytt bordingsfelt i Oslofjorden, blant annet ut fra en risikovurdering knyttet til etableringen av Færder nasjonalpark, som delvis ligger i seilingskorridoren inn Oslofjorden.

Bellona mener at opprettelsen av et nytt bordingsfelt ved Bastøy vil svekke sikkerheten uten at det er sannsynliggjort totale besparelser med hensyn til losbruk og tilbringertjeneste. Det blir pekt på at et nytt bordingsfelt ved Bastøy vil ha et trangere farvann med mer trafikk for å ta om bord og kvitte los. *Bellona* mener også at etableringene av Ytre hvaler og Færder nasjonalparker er tungtveiende argumenter for å opprettholde losbordingspunktet ved Store Færder.

STAFO Kyst er uenig i utvalgets anbefaling om å opprette et nytt bordingsfelt ved Bastøy, ut fra en vurdering av at sikkerheten blir svekket da farvannet er mye trangere ved Bastøy enn Store Fær-

der. Dersom en eventuell flytting av bordingsfelt innover i fjorden skulle bli aktuelt, mener STAFO Kyst at Vallø/Jarlsø peker seg ut som et bedre alternativ. I tillegg til å gi bedre bordingsforhold, vil man ved en slik løsning samtidig kunne betjene oljeraffineriet ved Slagentangen.

NHO reiseliv mener det bør foretas en utredning om flytting av losbordingsfelt og lospliktfriske korridorer, særlig hva gjelder muligheten for å etablere lospliktfriske seilingskorridorer inn til Longyearbyen og Ny-Ålesund.

8.2.4 Departementets vurderinger

Samferdselsdepartementet mener at foreliggende utredninger tyder på at opprettelse av nytt losbordingsfelt i området ved Bastøy for hoveddelen av trafikken inn Oslofjorden er sjøsikkerhetsmessig forsvarlig og vil gi økonomiske besparelser. Utredningene bør imidlertid oppdateres, og økonomiske og sikkerhetsmessige konsekvenser av en slik opprettelse må vurderes på nytt. Det må også gjennomføres vurderinger av trafikkovervåking og navigasjonsveiledning fra sjøtrafikksentralen i Horten, samlet løsning for opprettholdelse av nødvendig tilbringer- og lostjeneste i ytre Oslofjord samt vurderinger etter naturmangfoldloven kapittel II. I tråd med hva flere av høringsinstansene har pekt på, må det tas hensyn til opprettelsen av Færder nasjonalpark i skjærgården utenfor Nøtterøy og Tjøme kommune og Ytre Hvaler nasjonalpark i Fredrikstad og Hvaler kommune. Departementet vil be Kystverket om å igangsette nødvendig utredningsarbeid.

Departementet vil, i likhet med utvalget, gå inn for at det opprettes et nytt losbordingsfelt ved Bastøy i Oslofjorden dersom de oppdaterte utredningene viser at dette er miljø- og sikkerhetsmessig forsvarlig og samlet sett gir kostnadsbesparelser. Samtidig vil det opprettholdes et losbordingsfelt i ytre Oslofjord for fartøy med anløp lenger ut i fjorden og fartøy som ønsker los i hele ytre Oslofjord.

Ut over et eventuelt nytt losbordingsfelt i Oslofjorden legges det ikke opp til større endringer i lospliktfriske områder og losbordingsfelt. Kystverkets gjennomgang viser at det ikke vil være sikkerhetsmessig forsvarlig med utvidelser av eksisterende lospliktfriske områder utover de mindre justeringene som foreslås.

8.3 Losplikt ved forflytning i havn (forhaling)

8.3.1 Innledning

Dagens regler innebærer at lospliktige fartøy uten farledsbevis må ta los også ved korte forflytninger i havn. Slike forflytninger inkluderer blant annet forflytninger langs samme kai og forflytninger fra en kai til en annen, eksempelvis for å få tilgang til andre fasiliteter i havnen. Det gis ofte dispensasjon fra losplikten i slike tilfeller, men praksis kan variere mellom de ulike sjøtrafikkområdene.

Losutvalget har vurdert om losplikten bør gjelde ved korte forflytninger (forhaling) i et havneområde, og om dagens lospliktregler på dette området bør endres.

8.3.2 Forslag i NOU

Utvalget anbefaler at korte og sikkerhetsmessig uproblematisk forflytninger i havn unntas fra losplikt. Utvalget mener videre at spørsmålet om hva som vil være korte og uproblematisk forflytninger vil være en vurderingssak for kapteinen. Unntaket bør ikke gjelde for de største fartøyene og fartøy med farlig eller forurensende last.

Utvalgets mindretall, Fosse, er uenig i at store skip skal fritas fra losplikten ved forhaling i havn, og at bare de største skipene fortsatt skal ha losplikt. Mindretallet mener det må settes en grense for hvor store skip som kan få et generelt fritak, og anbefaler at denne grensen settes til fartøy under 120 meter. Skip over 120 meter kan også innvilges lospliktfrifat, men da etter en individuell vurdering. Skip som trenger taubåtassistanse må benytte los, det samme gjelder skip med farlig eller forurensende last.

Mindretallet anbefaler at korte og enkle forhaling som gir lospliktfrifat bør defineres til forhaling langs samme kai eller ved enkel forhaling til annen kai i umiddelbar nærhet.

8.3.3 Høringsuttalelser

Norges Rederiforbund, Fraktestartøyenes Rederiforening, Oslo Havn og Drammen havn støtter utvalgets anbefaling om lettelse i losplikten ved forflytninger i havn.

Norsk Havneforening støtter i hovedsak utvalgets anbefaling om lettelse i losplikten ved forhaling i havn. De ser imidlertid en utfordring for de største skipene som skal forflytte seg mellom for eksempel to ankringsplasser.

KS Bedrift Havn mener det ikke bør være en generell losplikt ved forhaling av skip i havn, og at det er ansvarlig myndighet i havn som bør avgjøre om det er behov for los om bord eller bruk av taubåt ved slik forhaling. *KS Bedrift Havn* mener det også er nødvendig å integrere retningslinjer for bruk av los i havnene i de lokale ordensforskriftene for kommunenes sjøområder.

Kystverket er uenig i anbefalingene fra utvalgets flertall, som vil knytte unntaket opp mot begrepet «korte og sikkerhetsmessig uproblematisk» forflytninger samtidig som det overlates til kapteinen å vurdere dette. Ifølge *Kystverket* vil mange av de aktuelle kapteinene ikke ha kunnskap om lokale forhold som setter dem i stand til å foreta en slik skjønsmessig vurdering. *Kystverket* er heller ikke enig i et generelt unntak som skal gjelde «i havn» (havneområde), da dette i mange havner vil medføre forhaling/forflytning mellom kaier som ligger langt fra hverandre.

Kystverket mener at lospliktfrigatak ved forflytning i havn bør avgrenses til forhaling langs samme kai. Videre mener *Kystverket* at lospliktfrigatak ikke bør gjelde for store fartøy, fartøy med farlig og forurensende last eller i tilfeller hvor det er behov for taubåtassistanse. Unntaket bør videre kvalifiseres ved at kapteinen plikter å vurdere vær, siktforhold, strøm og trafikkforholdene for å sikre at forhalingen kan gjennomføres på en sikker måte.

I den grad det skal åpnes for ytterligere unntak for forhaling i havn, mener *Kystverket* at dette bør gjøres ved at *Kystverket* i forskrift gis myndighet til å gi generelt unntak for korte og enkle forhalingen etter søknad fra den enkelte havn. På

denne måten kan det gis permanente unntak for forhaling mellom nærmere angitte kaier i samme havn, eller mellom ankringsplass og kai. En slik ordning vil ifølge *Kystverket* ta høyde for at havnene er forskjellige og har forskjellige navigasjonsmessige utfordringer.

Norsk Losforbund og *De Sjøkyndiges Forbund* støtter mindretallets anbefaling om lospliktfrigatak ved forhaling i havn.

Bellona mener at losplikten generelt skal opprettholdes ved forflytning i havn, men at vanskelighetsgraden vurderes i hvert enkelt tilfelle og ved gjentatte behov kan dette underlegges farledsbevisordningen.

8.3.4 Departementets vurderinger

Departementet er enig med losutvalget i at det ikke er hensiktsmessig med losplikt ved korte og sikkerhetsmessig uproblematisk forflytninger i havn. Bruk av los vil i slike tilfeller i liten grad redusere risikoen for hendelser. Det er videre ønskelig at et unntak fra losplikt forskriftsfestes i stedet for at det gis dispensasjon fra losplikt i enkelttilfeller som i dag.

Utvalget har vist til at de ikke har grunnlag for å ta stilling til hvordan et unntak fra losplikt ved forflytning i havn bør gjennomføres og utformes. Departementet vil derfor be *Kystverket* om å utarbeide forslag til nærmere bestemte regler om dette. I likhet med det øvrige lospliktregelverket, vil reglene på dette området baseres på risikobetraktninger. Det innebærer at det kun vil gis unntak fra losplikt ved forflytning i havn der disse forflytningene medfører lav risiko.

9 Vurdering av farledsbevisordningen

9.1 Ny farledsbevisordning

9.1.1 Innledning

Farledsbevisordningen innebærer at en ellers lospliktig seilas kan foregå uten los om bord, dersom skipsfører og eventuelt andre av skipets navigatører har et farledsbevis. Farledsbeviset er knyttet til person, fartøy og farled, og utstedes til navigatører som kan dokumentere at de har tilstrekkelig farvannskjennskap til å kunne navigere sikkert på egenhånd i det aktuelle området. I 2011 ble det foretatt endringer i farledsbevisordningen fra vektlegging av formelle krav til fartstid og seiling på norskekysten, til faktisk prøving av kompetanse. Både disse endringene i farledsbevisordningen og praktiseringen med de såkalte lokale begrensningene på bruk av farledsbevis har vakt reaksjoner fra næringen. Losutvalget har på denne bakgrunn vurdert farledsbevisordningen og kommet med forslag til endringer.

9.1.2 Forslag i NOU

Utvalget anbefaler at farledsbevisordningen endres og gjøres langt enklere for næringen. Det foreslås en differensiert ordning med tre ulike farledsbevisklasser.

Farledsbevis klasse 3 vil gjelde for fartøy opp til 100 meter. Fartøyene må være utrustet med et godkjent elektronisk kartsystem (ECDIS), og farledsbeviskandidaten skal ha gjennomført godkjent kurs i bruk av systemet. I tillegg skal fartøyet ikke ha tungolje eller farlig eller forurensende last om bord. Dette sikrer at risikoen forbundet med fartøyene er lav. Rederiene som vil benytte seg av ordningen, må ha et godkjent kvalitetssikringssystem. Det anbefales videre å innføre en assessorordning for farledsbevis klasse 3. Ordningen innebærer at utsjekk av farledsbeviskandidaters kompetanse gjennomføres av en godkjent assessor i stedet for av Kystverket. Ordningen vil innebære en klar forenkling for godt utrustede fartøy med kompetente navigatører, sammenlignet med dagens farledsbevisordning.

Farledsbevis klasse 2 er ment å gjelde for fartøy som ikke kvalifiserer for farledsbevisordning klasse 3, samt for fartøy mellom 100 meter og 150 meter. Denne ordningen ligner dagens farledsbevisordning, men farledsbevisprøveregimet forenkles ved å innføre representative prøver.

Farledsbevis klasse 1 skal gi navigatører med særskilt lang erfaring eller særskilt god kjennskap til leden mulighet til å få farledsbevis med utvidede rettigheter. Disse navigatørene gis adgang til å seile med farledsbevis på fartøy over 150 meter eller i leder der fartøyet i utgangspunktet ikke kan seile på grunn av lokale begrensninger.

Utvalget foreslår også at det legges til rette for økt bruk av simulator i opplæring og utsjekk av farledsbeviskandidater.

9.1.3 Høringsuttalelser

Fraktefartøyenes Rederiforening, Norsk Havneforening og Drammen Havn støtter utvalgets forslag om en tredelt farledsbevisordning.

Norges Rederiforbund er i utgangspunktet positive til en ny farledsbevisordning, men støtter ikke det foreslåtte forbudet mot tungolje for farledsbevis klasse 3. Rederiforbundet viser til at det kun er ett annet område i verden med forbud mot tungolje, Antarktis, og et forbud langs norskekysten fremstår som uforholdsmessig strengt så lenge skillet mellom farledsbevis klasse 3 og 2 er så lite. Videre ber Rederiforbundet om en avklaring av vilkårene for assessorordningen og at ordningen må gjøres ubyråkratisk dersom den skal kunne fungere etter hensikten.

Norges Rederiforbund støtter forslaget om representative prøver for farledsbevis klasse 2. Videre ber Rederiforbundet om at departementet vurderer om det kan være hensiktsmessig å åpne for bruk av assessorordningen også for farledsbevis klasse 2.

Norges Rederiforbund støtter videre forslaget om innføring av en egen farledsbevisklasse for erfarne navigatører, farledsbevis klasse 1, som gir utvidede rettigheter for skip over 150 meter og i farvann med lokale begrensninger. Rederiforbundet er imidlertid uenig i de foreslåtte seilingskra-

vene på minimum tolv inn- og utseilinger i det aktuelle farvannet i løpet av de siste tolv månedene, alternativt tre års effektiv fartstid langs norskekysten. For skip som seiler i rute langs kysten, vil rederiets seilingsmønster føre til at navigatørene vil få problemer med å tilfredsstille fartstidskravet. Rederiforbundet mener derfor at kravet må senkes til åtte inn- og utseilinger for at det skal kunne treffe den aktuelle målgruppen. Rederiforbundet viser til tilsvarende problemstilling når det gjelder utvalgets forslag om krav til å vedlikeholde kompetansen, med anløp hver 14. dag.

Norges Rederiforbund er også kritiske til at søkere til farledsbevis klasse 1 må gå opp til prøve for hver enkelt farled, og mener at det bør benyttes representative prøver for farledsbevis klasse 1, som for klasse 2 og 3. Rederiforbundet anmoder om at innehavere av farledsbevis klasse 1 også får anledning til å føre skip med farlig og forurensende last med farledsbevis til de aktuelle havnene de seiler på.

The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor) støtter utvalgets forslag om ny farledsbevisordning, men foreslår at de nærmere detaljene omkring farledsbevisklasser og assessorordning utformes i nært samarbeid med rederinæringen.

Bellona slutter seg til en kvalitetssikret farledsbevisordning som foreslått i utvalgets utredning. *Bellona* mener videre at det må stilles krav om to navigatører på vakt i innenskjærs seilas.

KS Bedrift Havn støtter forslaget om en tredelt farledsbevisordning, men er skeptiske til om det er en praktisk god løsning å knytte farledsbeviset til størrelsen på skipet alene. *KS Bedrift Havn* mener videre at farledsbeviset bør følge personen og ikke skipet. Ifølge *KS Bedrift Havn* kan ikke en sjøoffiser per i dag ta med sertifikatet fra et skip til et annet ved skifte av rederi eller skip.

Norsk Sjøoffisersforbund og *Norsk Sjømannsforbund* støtter forslaget om tredelt farledsbevisordning, men tillegger at det bør være krav om å beherske et skandinavisk språk for å kunne seile med farledsbevis i områder som er dekket av trafikksentral. For øvrige områder foreslås utsjekk av engelskkunnskaper for de som ikke behersker et skandinavisk språk.

Norsk Losforbund støtter forslaget om en tredelt farledsbevisordning, men tillegger at det bør stilles krav om skandinavisk språk ved seilas i trange farvann.

Kystverket er positiv til en mer differensiert farledsbevisordning, men mener at ordningen med opplæring og sertifisering av assessorer for farledsbevis klasse 3 må utredes nærmere.

Kystverket er videre uenig i utvalgets forslag om at kandidater med betydelig fartstid, definert som fem års fartstid (2,5 års effektiv fartstid), kan få utvidet farledsbeviset sitt for definerte områder uten å avlegge prøve. *Kystverket* mener at kandidaten som et minimum må avlegge en representativ prøve ved utvidelse av farledsbeviset til nye prøveområder. *Kystverket* mener videre at fem års fartstid ikke kan anses som betydelig i denne sammenhengen, og at ti års fartstid (fem års effektiv fartstid) bør legges til grunn.

For farledsbevis klasse 2 og innføringen av ordning med representative prøver for større områder, påpeker *Kystverket* at det per i dag ikke foreligger en klassifisering av farledene som kan danne grunnlag for å definere hvilke farleder som skal være representative for et område.

Når det gjelder farledsbevis klasse 1, mener *Kystverket* at kravet om anløp gjennomsnittlig hver 14. dag for å vedlikeholde kompetansen kan være noe strengt for farledsbevis som gir rett til å seile i farled med lokal begrensning.

Hvaler kommune er uenig i utvalgets anbefalinger om å utvide mulighetene til å seile med farledsbevis, og mener ordningen bør bevares som i dag.

9.1.4 Departementets vurderinger

Differensiering av farledsbevisordningen

Samferdselsdepartementet er enig med losutvalget i at dagens farledsbevisordning på enkelte punkter er lite fleksibel for næringen. Det er på denne bakgrunn ønskelig å gjøre farledsbevisordningen enklere. Den differensierte farledsbevisordningen som utvalget foreslår kan, etter departementets vurdering, bidra til økt bruk av farledsbevis, noe redusert bruk av los og redusert ressursbruk i lostjenesten. Kostnadene for næringen vil reduseres noe.

For at redusert bruk av los og økt bruk av farledsbevis ikke skal gå på bekostning av sjøsikkerheten, er det nødvendig at farledsbevisordningen er utformet slik at den gir tilstrekkelig kontroll med at farledsbevisinnehavere har den nødvendige kompetanse og erfaring til å forestå sikker navigering uten bruk av los. Departementet er enig med utvalget i at farledsbevisordningen skal være risikobasert, i den forstand at det stilles strengere krav til navigatører på fartøy forbundet med større risiko.

Departementet legger vekt på at den foreslåtte differensieringen innebærer at farledsbevisordningen tilpasses ulike grupper fartøy og navigatør-

rer. Navigatører på fartøy forbundet med lav risiko gis adgang til en forenklet ordning (det utvalget omtaler som farledsbevis klasse 3). Denne farledsbevisklassen vil blant annet være aktuell for fiskefartøy og fraktestartøy i kystfart. For fartøy som ikke oppfyller vilkårene til en forenklet ordning og andre lospliktige fartøy opp til 150 meter legges det opp til en farledsbevisklasse som i hovedsak svarer til dagens farledsbevisordning (det utvalget omtaler som farledsbevis klasse 2). Særlig erfarne navigatører som hyppig trafikkerer bestemte havner, gis adgang til å seile med farledsbevis på fartøy over 150 meter eller i leder der fartøyet i utgangspunktet ikke kan seile på grunn av lokale begrensninger (det utvalget omtaler som farledsbevis klasse 1). Det stilles strengere krav til erfaring, anløpsfrekvens og prøver enn for øvrige farledsbevisklasser. Utvalgets forslag om farledsbevis klasse 1 vil også innebære en formalisering av en praksis som i dag er håndtert gjennom en unntaksbestemmelse, der flere ferjerederier får seile med farledsbevis selv om fartøyene overskrider lengdebegrensningen på 150 meter.

Departementet har merket seg at Kystverket peker på at utvalgets forslag til benevnelser på de ulike klassene av farledsbevis kan medføre enkelte uklarheter. Benevnelsen på de ulike ordningene eller klassene av farledsbevis vil derfor bli gjenstand for en nærmere vurdering i forbindelse med forskriftsfesting av den nye farledsbevisordningen. For enkelthets skyld er utvalgets benevninger brukt her.

Kriterier og krav knyttet til fartøy

Ifølge utvalgets forslag er det sentrale kriteriet for inndeling i farledsbevisklasser fartøyet lengde. For farledsbevis klasse 3 foreslås også krav om elektronisk kartplottersystem og at fartøyet ikke fører tungolje. Flere av høringsuttalelsene er kritiske til at farledsbeviset er knyttet til fartøyet størrelse alene og peker på at ytterligere kriterier bør legges til grunn, som fartøyet manøvreringsegenskaper m.m. Etter departementets vurdering er det nødvendig å ha et system som er administrativt håndterbart. Dette innebærer at antall vurderingskriterier nødvendigvis må begrenses. Innenfor rammene av en ny farledsbevisordning vil det derfor etter departementets vurdering være riktig å videreføre fartøystørrelse som hovedkriterium for inndelingen av farledsbevisklasser.

Departementet merker seg at Norges Rederiforbund mener at navigatører med farledsbevis

klasse 3 bør kunne føre fartøy med tungolje. Etter departementets vurdering må det være et vilkår for å kunne benytte farledsbevis klasse 3 at det aktuelle skipet er forbundet med særlig lav risiko. Både sannsynligheten for ulykker og eventuelle konsekvenser må være lav. Fartøy som fører tungolje er forbundet med langt mer alvorlige potensielle miljøkonsekvenser ved ulykker enn fartøy som ikke fører tungolje. Det er derfor rimelig å stille som vilkår for bruk av farledsbevis klasse 3 at fartøyet ikke fører tungolje. Departementet vil også anføre at dette ikke innebærer et forbud mot tungolje langs norskekysten. Fartøy som fører tungolje kan benytte seg av navigatører med farledsbevis klasse 2 eller 1 eller ta los.

Flere høringsinstanser har bedt om at ordningen med farledsbevis klasse 1 også må gjøres tilgjengelig for fartøy som fører farlig og forurensende last. Departementet vil her vise til kapittel 7.3.4 der det varsles en nærmere utredning av restriksjoner på bruk av farledsbevis for slike fartøy.

Assessorordningen

Et av hovedgrepene i utvalgets forslag til ny farledsbevisordning, er innføringen av en assessorordning for navigatører som kvalifiserer til farledsbevis klasse 3. I tillegg til lengdekriteriet (maksimalt 100 meters fartøylengde), foreslår utvalget å stille krav til farledsbeviskandidatens kompetanse og til fartøyet utrustning og last. Dette innebærer at det blir enklere å få farledsbevis for navigatører som seiler mye på kysten på forholdsvis små og godt utrustede fartøy. Etter departementets vurdering sikrer de foreslåtte kravene at risikoen forbundet med seilas er lav når myndighetene ikke har direkte kontroll med farledsbevisinnhaverens kompetanse. Denne tilnærmingen er risikobasert, og i tråd med de generelle prinsippene som skal ligge til grunn for lospliktregelverket.

Norges Rederiforbund ber departementet vurdere om assessorordningen også kan gjøres gjeldende for farledsbevis klasse 2. Departementet vil peke på at assessorordningen gir myndighetene mindre kontroll med farledsbeviskandidatens kompetanse enn den ordinære farledsbevisordningen. Assessorordningen er derfor foreslått å kun gjelde for fartøy forbundet med lav risiko. Det er, etter departementets vurdering, nødvendig å stille særskilte krav til farledsbeviskandidatens kompetanse og til fartøyet lengde, utrustning og last. I utvalgets forslag til farledsbevis klasse 2 stilles det ikke slike særskilte krav, og risikoen forbundet

med fartøyene er derfor høyere. Ut fra en samlet risikovurdering legges det derfor ikke opp til at farledsbevis klasse 2 kan omfattes av assessorordningen.

Erfarings- og kompetansekrav

Departementet merker seg at flere av høringsinstansene har kommet med kommentarer til utvalgets forslag til erfarings- og kompetansekrav for de ulike farledsbevisklassene.

Farledsbevis klasse 1 gir navigatøren mulighet til å benytte farledsbevis på fartøy over 150 meter, eller i leder der fartøyet i utgangspunktet ikke kan seile uten los på grunn av lokale begrensninger. Utvalget har foreslått at navigatøren må ha minst tre års effektiv fartstid langs norskekysten kombinert med noe erfaring fra det aktuelle området, eller ha forestått navigeringen ved minst tolv inn- og utseilinger i det aktuelle farvannet i løpet av de siste tolv månedene. Norges Rederiforbund mener dette kravet bør reduseres til åtte inn- og utseilinger.

Seilaser som nevnt ovenfor er forbundet med større risiko enn øvrige farledsbevisseilaser, både på grunn av navigasjonsmessige utfordringer knyttet til fartøyets størrelse og på grunn av potensielt alvorlige konsekvenser ved eventuelle ulykker. Departementet mener på denne bakgrunn at erfarings- og kompetansekravene må være strengere for navigatører som søker om farledsbevis klasse 1 enn for øvrige farledsbevisklasser. For fartøy over 150 meter må det også stilles krav om regelmessige anløp til de aktuelle havnene. Erfarings- og kompetansekravene for de ulike farledsbevisklassene vil være gjenstand for nærmere vurdering i forbindelse med utforming av forskriftene. Departementet vil legge vekt på at erfarings- og kompetansekravene sikrer at farledsbevisinnehavere kan forestå sikker navigering i de aktuelle farvannene uten bruk av los.

Utvalget har også anbefalt krav om anløp hver 14. dag for å beholde et farledsbevis av klasse 1. Det er få fartøy som har en anløpsfrekvens som vil gjøre det mulig for den enkelte navigatør å oppfylle dette kravet. Særlig gjelder dette for fartøy som seiler i farvann med lokale begrensninger på bruk av farledsbevis. I likhet med flere høringsinstanser, herunder Norges Rederiforbund og Kystverket, mener departementet at dette kravet er for strengt. Kravet til vedlikehold av kompetanse bør imidlertid være strengere enn for de øvrige farledsbevisklassene ut i fra en risikobetraktning. Utformingen av en oppmyking av dette kravet vil

være gjenstand for nærmere vurdering i arbeidet med forskriftene.

Norsk Sjøoffisersforbund og Norsk Sjømannsforbund mener det bør være krav om å beherske et skandinavisk språk for å kunne seile med farledsbevis i områder som er dekket av trafikksentral. For øvrige områder foreslås utsjekk av engelskkunnskaper for dem som ikke behersker et skandinavisk språk. Norsk Losforbund mener det bør stilles krav om skandinavisk språk ved seilas i trange farvann.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil de foreslåtte kravene om skandinavisk språk i praksis innebære at navigatører som ikke behersker skandinavisk utelukkes fra farledsbevisordningen. Dette vil virke konkurransevridende, og er ikke forenlig med regjeringens ønske om å legge til rette for økt sjøtransport og overføring av gods fra vei til sjø. Departementet vil derfor videreføre dagens krav om at farledsbevisinnehaver behersker skandinavisk eller engelsk.

Representative prøver

Utvalget foreslår å innføre representative prøver for et definert farledsbevisområde for farledsbevisklasse 2 og 3. Kysten deles inn i fem eller seks farledsbevisområder, og en navigatør vil få farledsbevis for hele farledsbevisområdet dersom vedkommende består den representative prøven for dette området. Departementet vil peke på at representative prøver til en viss grad allerede er innført på Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge, og at erfaringene er gode. Ordningen innebærer en administrativ forenkling, da det samlede antall farledsbevisprøver som en navigatør må gjennomføre reduseres.

Departementet vil be Kystverket om å gjennomføre et arbeid for å definere representative leder for de områder hvor denne ordningen ikke praktiseres i dag. Dette vil i størst grad gjelde for kysten fra svenskegrensen til og med Agder. De representative prøvene må utformes slik at de gir tilstrekkelig god kontroll med navigatørens erfaring og kompetanse til å seile i hele det aktuelle farledsområdet.

Norges Rederiforbund mener det bør åpnes for en ordning med representative prøver også for farledsbevis klasse 1. Departementet vil understreke at seilaser med farledsbevis klasse 1 er forbundet med større risiko enn øvrige farledsbevisseilaser. Departementet er derfor enig i utvalgets anbefaling om at det stilles krav om prøve for hver enkelt led, i stedet for systemet med representa-

tive prøver som gjelder for farledsbevis klasse 2 og 3.

9.2 Lokale begrensninger på bruk av farledsbevis

9.2.1 Innledning

Etter fastsettelsen av den nye lospliktforskriften i 2011 ble det innført en del lokale begrensninger på bruk av farledsbevis. Dette vakte reaksjoner fra skipsfartsnæringens interesseorganisasjoner og enkeltrederier. På bakgrunn av disse reaksjonene ble mange av restriksjonene som ikke hadde vært praktisert før 2011 trukket tilbake av Kystverket.

I ettertid har Kystverket igangsett et utredningsarbeid med bistand fra DNV og brukerrepresentanter for å få fastsatt mer enhetlige kriterier for fastsetting av lokale begrensninger for bruk av farledsbevis. Dette arbeidet har resultert i DNVs rapport «Risikoanalyse av farleder med begrensning i bruk av farledsbevis» (2013).

9.2.2 Forslag i NOU

Utvalget mener at de navigatører som før den nye lospliktforskriften fra 2011, og før innføringen av nye lokale begrensninger hadde adgang til å seile på farledsbevis i de berørte farvann, må gis denne rettigheten tilbake, under forutsetning av at de har opprettholdt sin farvannskunnskap.

Utvalget har videre vist til DNV-rapporten om lokale begrensninger, som utvalget ikke har fått vurdert da den ikke var ferdigstilt på det aktuelle tidspunkt. Utvalget anbefaler at det nedsettes en arbeidsgruppe som vurderer behovet for lokale begrensninger, der næringen er representert. Den ferdigstilte DNV-rapporten foreslås tatt med som del av vurderingsgrunnlaget. Utvalget mener også at lokale begrensninger bør fastsettes i forskriftsform.

9.2.3 Høringsuttalelser

Maritimt Forum, Norges Rederiforbund og Fraktestartøyenes Rederiforening mener at de navigatører som tidligere har kunnet seile med farledsbevis bør få denne rettigheten tilbake etter at bestemmelsene om særskilte begrensninger i enkelte farvann ble innstrammet i 2011.

Videre mener *Fraktestartøyenes Rederiforening* at det ved fastsettelse av lengdebegrensninger i havner må tas hensyn til hvilke hjelpemidler fartøyet er utstyrt med. Et fartøy uten sidepropeller trenger mye mer plass enn et fartøy med

sidepropeller forut og akter. Ifølge foreningen foregår det en fornying i deler av næringen, med nye fartøyer med store utstyrsmessige forbedringer. Etter foreningens oppfatning blir det meningsløst om det ikke tas hensyn til denne utviklingen, og lokale begrensninger kun fastsettes ut fra fartøyets lengde.

Maritimt Forum og *Norges Rederiforbund* er kritiske til modellen og metodikken som er utviklet av DNV for fastsetting av risiko og særskilte begrensninger på bruk av farledsbevis. De mener modellen bør justeres i samarbeid med næringsinteressene før den anvendes på nye områder.

Kystverket mener den brukerinvolvering som utvalget anbefaler for den gjenstående gjennomgangen av lokale begrensninger, kan løses ved å bruke tilsvarende tilnærming som ved utarbeidelse av DNV-rapporten fra 2013 om risikoanalyse av farleder med begrensninger i bruk av farledsbevis. I utarbeidelsen av rapporten deltok en rådgivende gruppe med representanter fra lostjenesten og rederinæringen.

Videre slutter *Kystverket* seg til utvalgets vurderinger av at lokale begrensninger bør fastsettes i forskriftsform.

Hva gjelder utvalgets anbefaling vedrørende navigatører som mistet adgangen til å seile på farledsbevis etter omleggingen i 2011, mener *Kystverket* at mye av behovet allerede er dekket gjennom de endringene i lokale begrensninger som *Kystverket* har sendt på høring som en oppfølging av ovennevnte DNV-rapport om lokale begrensninger på bruk av farledsbevis. I den grad det er ytterligere behov, mener *Kystverket* at dette må håndteres gjennom enkeltsaksbehandling.

9.2.4 Departementets vurderinger

Departementet har merket seg reaksjonene som kom etter at *Kystverket* i 2011 innførte nye lokale begrensninger på bruk av farledsbevis. Etter departementets vurdering er det et skritt i riktig retning når *Kystverket* i ettertid har fått gjennomført en ekstern utredning om lokale begrensninger på bruk av farledsbevis, med bistand fra DNV og brukerrepresentanter.

Flere av høringsuttalelsene er kritiske til den omtalte DNV-modellen. Samtidig vil departementet anføre at dette har vært et første steg i retning av å etablere en modell med objektive og etterprøvbare kriterier for fastsetting av lokale begrensninger på bruk av farledsbevis. Departementet vil derfor be *Kystverket* om å vurdere behovet for justeringer på bakgrunn av erfaringer

med modellen så langt. Det vil bli lagt vekt på del-
takelse fra brukerne av lostjenesten også i det
videre arbeidet. Det legges opp til at en justert

modell kan brukes på øvrige farleder med spesi-
elle vilkår og begrensninger for bruk av farledsbe-
vis.

10 Vurdering av landbasert losing (fjernlosing)

10.1 Innledning

Spørsmålet om landbasert losing er utredet tidligere, jf. rapportene «Fjernlosing fra trafikksentraler» (DNV 2001) og «Forsøk med landbasert losing» (Kystverket 2004). I Kystverkets rapport fra 2004 ble det fremmet forslag til retningslinjer og krav til fartøy og sjøtrafikksentral ved landbasert losing. Rapporten bygget på DNV-rapporten og en forsøksordning med landbasert losing fra territori-alfarvannsgrensen til losbordingsfeltet i virkeområdet til sjøtrafikksentralen på Kvitsøy i Rogaland.

Utvalget har vurdert mulighetene for å innføre landbasert losing, blant annet med henvisning til de to nevnte rapportene utarbeidet av Kystverket og utviklingen innen navigasjonsutstyr, overvåkingsystemer og kommunikasjonsverktøy om bord på fartøyene og på land.

10.2 Forslag i NOU

Utvalget anbefaler at landbasert losing ikke innføres, slik ordningen er beskrevet i foreliggende utredninger. I utvalgets vurderinger er det lagt vekt på usikkerhet om landbasert losing kan gjennomføres med samme presisjons- og sikkerhetsnivå som ordinær losing. Det blir pekt på at den risikoreduserende effekten ved landbasert losing ikke er tilstrekkelig undersøkt, da forsøkene med landbasert losing i Norge ikke er evaluert på dette punktet. Utvalget er også av den oppfatning at det knytter seg usikkerhet til om losen, med dagens hjelpemidler, vil kunne få den samme oppdaterte situasjonsoversikten fra land som fra broen på fartøyet. Videre vil feil på de elektroniske navigasjonshjelpemidlene og upresis kommunikasjon kunne få større konsekvenser enn ved ordinær losing.

10.3 Høringsuttalelser

Kystverket og *LO* støtter utvalgets anbefaling om at landbasert losing ikke innføres, slik ordningen er beskrevet i foreliggende utredninger.

Havnealliansen mener at trafikksentralene bør utnyttes bedre for å komplettere og dels erstatte krav til bruk av los. De mener trafikksentralene bør kunne bemannes med sertifiserte losere som kan forestå rådgivning og myndighetsutøvelse utover dagens trafikksentraltjeneste.

KS Bedrift Havn mener at det i større grad enn tidligere kan aksepteres mer bruk av støtte-systemer og det som betegnes som fjernlosing fra trafikksentralene. De mener farledene inn til Kristiansund, Trondheim og Sunndalsøra er eksempler på åpne farleder, der lospliktfriske korridorer under eventuell støtte fra fjernlosing er et godt alternativ til los om bord i fartøyet.

10.4 Departementets vurderinger

Foreliggende utredninger foreslår en rekke krav til fartøy, navigatører og sjøtrafikksentraler som må oppfylles for at landbasert losing skal kunne gjennomføres på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Dette innebærer at landbasert losing ikke vil være tilgjengelig for alle fartøy og navigatører. Landbasert losing vil videre være avgrenset til områder som ligger innenfor de eksisterende sjøtrafikksentralers dekningsområde. Hvis det geografiske mulighetsområdet for landbasert losing skal utvides, forutsetter dette en omfattende utbygging av overvåkingsutstyr (radar og kamera) med tilhørende kostnader.

Etter departementets vurdering vil ikke landbasert losing kunne erstatte ordinær losing i stort omfang, som følge av begrensningene i det geografiske dekningsområde og de strenge kravene som stilles til fartøy, navigatør og sjøtrafikksentral. Det er også grunn til å peke på at de vurderte kravene til fartøy ved landbasert losing til dels er langt strengere enn kravene til farledsbevis. De fleste fartøy som med de foreslåtte kravene kan kvalifisere til landbasert losing, vil dermed også kvalifisere til ordningen med farledsbevis.

Det kan også tillegges at det knytter seg en viss usikkerhet til om losen, med dagens hjelpemidler, vil kunne få den samme oppdaterte situasjonsoversikten fra land som fra broen på fartøyet.

Ut fra en samlet vurdering av de økonomiske og sikkerhetsmessige konsekvensene vil ikke departementet gå inn for en løsning med landbasert losing. Etter departementets vurdering vil en

ny farledsbevisordning og tilrettelegging for økt bruk av farledsbevis være langt mer kostnadseffektivt både for skipsfartsnæringen og for lostjenesten.

11 Vurdering av losavgiftssystemet

11.1 Innledning

I mandatet er utvalget bedt om å legge til grunn dagens finansiering av lostjenesten, som er 100 prosent brukerfinansiert gjennom losavgiftene. Utvalget har på denne bakgrunn gjennomgått strukturen i avgiftssystemet og kommet med forslag til endringer.

11.2 Forslag i NOU

Per i dag er losavgiftene fordelt med 60 prosent på losingsavgiften, 39,5 prosent på losberedskapsavgiften og 0,5 prosent på farledsbevisavgiften. Utvalget anbefaler at departementet vurderer å endre fordelingen mellom losingsavgiften og losberedskapsavgiften, uten å konkretisere dette nærmere.

Det settes opp en del kriterier som utvalget mener bør ivaretas i en vurdering av graden av kryssubsidiering i avgiftssystemet. Utvalget mener at avgiftssystemet må være minst mulig konkurransevridende og bidra til god sikkerhet på kysten. Avgiftssystemet bør også ta hensyn til risikoen forbundet med det enkelte fartøy.

Utvalget mener videre at farledsbevisavgiftens andel av de samlede losavgifter ikke bør økes, da dette vil virke i motsatt retning av utvalgets øvrige forslag om å stimulere til økt bruk av farledsbevis.

Utvalget anbefaler også at fartøy som kvalifiserer til ordningen med farledsbevis klasse 3 fritas fra plikten til å betale losberedskapsavgift (for en nærmere beskrivelse av en ny farledsbevisordning vises det til kapittel 9). Det argumenteres med at dette er fartøy som i mindre grad enn andre fartøysgrupper vil være avhengige av å ha tilgang til lostjenester. Disse fartøyene medfører dermed også et mindre ressursbehov knyttet til opprettholdelse av en tilstrekkelig beredskap for lostjenester.

11.3 Høringsuttalelser

Norges Rederiforbund og Det norske maskinistforbund støtter utvalgets anbefaling om å se nærmere på endringer i fordelingen av avgiftsprovenyet mellom losingsavgiften og losberedskapsavgiften.

Norges Rederiforbund, Fraktefartøyenes Rederiforening, AECO og Norsk Havneforening støtter utvalgets forslag om at fartøy som seiler med farledsbevis klasse 3 ikke skal betale losberedskapsavgift. Det blir blant annet pekt på at dette vil være et viktig økonomisk incitament for at rederiene skal sørge for å bygge opp den nødvendige kompetanse, både for en assessorordning og hos navigatørene som skal seile med farledsbevis.

Norges Rederiforbund, KS Bedrift Havn, Norsk Havneforening, Oslo Havn og Drammen Havn støtter utvalgets anbefaling om at staten bør bære den delen av losingsavgiftene som i dag går med til å dekke den betydelige kryssubsidieringen mellom landsdelene. Det blir pekt på at en reduksjon i det samlede avgiftsnivå vil være et viktig incitament for å nå målsetningen om å overføre mer godstransport fra veg til sjø.

Havnealliansen mener at dagens kryssubsidiering mellom landsdeler bør fjernes.

Norsk Losforbund mener dagens avgiftsstruktur bør videreføres. I alle fall bør ikke de bruksavhengige komponentene økes, da dette ifølge forbundet kan svekke incitamentet til frivillig å ta los.

Kystverket mener at farledsbevisavgiftens andel av totalprovenyet bør økes for å tilsvare kostnadene med ordningen.

Kystverket slutter seg til at fartøy med farledsbevis klasse 3 kan gis lavere losberedskapsavgift. Etaten er imidlertid ikke enig i at denne avgiften bør fjernes helt, da Kystverket vil ha kostnader med ordningen som går ut over dekningsbidraget fra farledsbevisavgiften.

11.4 Departementets vurderinger

Losavgiftene utgjør om lag 700 mill kroner per år, og er en vesentlig kostnadskomponent ved havne-

anløp. Losutvalget har gjennomgått strukturen i avgiftssystemet, og foreslår blant annet å fjerne losberedskapsavgiften for fartøy med farledsbevis klasse 3, samt at departementet vurderer endringer i fordelingen mellom losingsavgiften og losberedskapsavgiften.

I Sundvollen-erklæringen står det at regjeringen vil gå gjennom avgiftene, lovverket og ansvarsfordelingen for nærskipfarten og fremme forslag om reduksjoner og forenklinger. Som et ledd i dette arbeidet, vil regjeringen i de årlige budsjettene vurdere å redusere losavgiftene. Losavgiftene er sektoravgifter som til dels er en direkte betaling for utførte tjenester (losing eller farledsbevis), og til dels finansierer fellesgoder for fartøy som seiler i norske farvann (losberedskap). Endringene i sektoravgifter regnes som en del av skatte- og avgiftsopplegget.

Regjeringen vil videre vurdere nærmere den tiltenkte virkemiddelbruken i nærskipfartsstrate-

gien fra vektlegging av subsidie- og støtteordninger til en mer helhetlig tilnærming til næringens rammevilkår. Nærskipfartsstrategien er nærmere omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, der det er satt av 3 mrd. kroner til tiltak som kan bidra til overføring av gods fra vei til sjø. Regjeringen vil på denne bakgrunn vurdere blant annet reduksjoner i losavgiftene som et nytt virkemiddel innenfor nærskipfartsstrategien. En reduksjon i losavgiftene vil isolert sett ha direkte innvirkning på skipsfartens kostnader, og vil kunne være et virkemiddel for å nå målsetningen om å overføre transport av gods fra veg til sjø.

Videre vil departementet i utformingen av avgiftsstrukturen nærmere vurdere fordelingen mellom de ulike avgiftskomponentene og graden av kryssubsidiering.

12 Lostjenestens organisering

12.1 Generelt om lostjenestens organisering

12.1.1 Innledning

Lostjenesten er i dag en del av Kystverket, og overordnet budsjett-, fag- og resultatansvar er lagt til Sjøsikkerhetsavdelingen ved Kystverkets hovedkontor i Ålesund. Den operative lostjenesten er organisert i sju sjøtrafikkavdelinger som er underlagt Kystverkets fem regioner. For en nærmere beskrivelse av dagens organisering, vises det til kapittel 4.2.

Utvalget har gjennomgått organisering av lostjenesten og vurdert om det bør foretas endringer. I utvalgets vurderinger er det vist til innspill fra sjøfartsnæringen og andre berørte interesser om lostjenestens organisering. Videre er det vist til en innhentet utredning fra konsulentselskapet Agenda Kaupang om fordeler og ulemper med dagens organisering av lostjenesten og mulige alternativer til dagens organisering.

12.1.2 Forslag i NOU

Utvalget mener at dagens organisering av lostjenesten har flere svakheter, og innebærer en sammenblanding av forvaltningsoppgaver og operativ drift. Utvalget mener derfor at lostjenesten må omorganiseres.

Utvalget anbefaler at lostjenesten enten organiseres som en egen enhet i Kystverket, som et eget forvaltningsorgan eller som et eget statsforetak. I valg av modell må det legges vekt på kostnadseffektivitet. Organiseringen må videre sikre et tydelig skille mellom forvaltningsoppgaver, medregnet myndighetsutøvelse, tilsyn og kontroll, og operativ drift.

Utvalget legger til grunn at forvaltningsoppgavene, uavhengig av valg av organisasjonsmodell, vil ivaretas av Kystverket. Utvalget mener at disse oppgavene ikke bør finansieres av brukerne, slik tilfellet for en stor del er i dag.

Utvalget legger til grunn at brukermedvirkning vil bli vektlagt uavhengig av fremtidig organisering.

Utvalget bemerker at forholdene synes å ligge til rette for at en omorganisering kan gjennomføres raskt og uten ytterligere utredninger, dersom en går inn for alternativet der lostjenestens operative del skilles ut som egen enhet i Kystverket.

Uavhengig av hvilken organisering som velges, mener utvalget at losenes verneavgivning bør gjennomgås og vurderes.

12.1.3 Høringsuttalelser

Norsk Havneforening, Oslo Havn og Drammen havn støtter utvalgets forslag om å organisere lostjenesten i en egen enhet.

Norges Rederiforbund mener at lostjenesten bør organiseres som eget statsforetak. Ifølge Rederiforbundet vil denne modellen sikre tilstrekkelig uavhengighet for lostjenesten, gi større åpenhet rundt kostnadene og sikre at næringen ikke betaler for rene forvaltningsoppgaver gjennom losavgiftene. Det pekes også på at organisering som et statsforetak vil sikre nødvendig brukermedvirkning fra næringen gjennom representasjon i styret.

Fraktefartøyenes Rederiforening mener lostjenesten bør organiseres som et statlig selskap, der brukerne er representert i styret. Det pekes på at utvalgets utredning har gitt en inngående begrunnelse for nødvendigheten av å skille forvaltning og drift i lostjenesten. Ifølge Rederiforeningen er et viktig ankepunkt mot dagens organisering, med drift og forvaltning i samme enhet, at denne kan føre til en saksbehandling som ikke ivaretar begge parters interesser. En annen positiv effekt med slik omorganisering vil ifølge Rederiforeningen være at det forhindrer at brukerfinansiering benyttes til andre offentlige oppgaver.

KS Bedrift havn er i hovedsak enig i utvalgets vurderinger om omorganisering av lostjenesten, men tillegger at forvaltningsoppgaver og tilsynsfunksjoner bør vurderes flyttet til Sjøfartsdirektoratet. Typisk for det siste er utstedelse av farledsbevis, lossertifikater og fartøysanalyser knyttet til sjøsikkerhet.

YS Stat og Parat deler utvalgets vurdering om at lostjenesten i større grad må skille mellom drift

og forvaltning, og mener at dette fullt ut kan oppnås ved å skille ut den operative lostjenesten i egen enhet internt i Kystverket.

LO mener lostjenesten fortsatt bør være en del av Kystverket, gjerne som en egen driftsenhet. Ifølge LO gir en slik organisering gode rammer for ryddige budsjettrutiner som ivaretar behovet for transparens og legitimitet i tilstrekkelig grad. LO anser ikke alternativene eget forvaltningsorgan eller statsforetak som hensiktsmessige. Begge alternativene innebærer oppbygging av dobbeltkompetanse og en total økning i støtte-tjenester sammenliknet med dagens situasjon.

Norsk Losforbund legger vekt på at lostjenestens hovedformål er av samfunnsmessig karakter, ved at den ivaretar sikkerheten langs kysten og hindrer forurensing av miljøet. Etter Losforbundets mening taler dette for at lostjenesten beholdes som en nasjonal tjeneste og organiseres som en egen enhet i Kystverket. Det understrekes at en slik organisering muliggjør tett samarbeid og samordning med øvrige sjøsikkerhetstiltak.

Kystverket er enig i at organiseringen må sikre et tydelig skille mellom operativ drift og forvaltningsoppgaver, medregnet myndighetsutøvelse, tilsyn og kontroll. Etaten mener at den beste organisatoriske løsningen samlet sett er å beholde lostjenesten som en del av Kystverket med ny internorganisering.

Ut fra prinsippet om kostnadseffektiv drift av lostjenesten, mener Kystverket det er åpenbare gevinster ved å beholde tjenesten innad i Kystverket på grunn av stordriftsfordelene. En utskilling vil medføre behov for parallelle systemer og parallell kompetanse i det nye organet og i det gjenværende Kystverket. Ifølge Kystverkets beregninger vil organiseringen av lostjenesten som eget organ kunne medføre merkostnader for tjenesten på totalt 585 mill. kroner over en tiårsperiode.

Kystverket mener det blir lite vektlagt i utvalgets utredning at lostjenesten i dag er organisert sammen med flere relaterte fagfelt i Kystverket. Losenes kompetanse brukes på andre fagområder som farledsutvikling og kystberedskap, og andre fagområder bidrar med nyttig kunnskap for utvikling og drift av lostjenesten. Ifølge Kystverket bidrar slik kunnskapsdeling og faglig samhandling til å styrke sjøsikkerheten og til levering av tjenester med god kvalitet til brukerne.

12.1.4 Departementets vurderinger

Losutvalgets utredning og Agenda Kaupangs rapport «Mulig organisering av lostjenesten» (2013)

peker på svakheter ved dagens organisering av lostjenesten. Mangel på enhetlig ledelse og organisatorisk fellesskap, mange organisasjonsnivåer og lang vei fra den enkelte ansatte til ledelsen trekkes frem. Det pekes også på at regionnivået er et tilsynelatende unødvendig organisasjonsnivå som fører med seg en uryddig styringslinje og svekkede muligheter for endring og utvikling.

Det er samtidig bred enighet om at hovedutfordringen er uklare grenser mellom drifts- og forvaltningsoppgaver. Dagens organisering innebærer at de ulike rollene og oppgavene knyttet til lostjenesten, herunder forvaltningsoppgaver, tilsyn og operativ drift, ikke er tydelig adskilt organisatorisk. Det pekes på at de ulike rollene kan komme i konflikt, og at manglende organisatoriske skiller potensielt kan føre med seg manglende uavhengighet mellom den operative driften og forvaltningsoppgavene. Blant annet kan dagens organisering føre med seg tvil om uavhengigheten i avgjørelser på forvaltningsområdet i tilfeller der den operative lostjenesten har direkte interesser i avgjørelsene.

I lys av Agenda Kaupangs rapport om mulig organisering av lostjenesten, losutvalgets utredning og høringsuttalelsene, anser departementet det ikke som aktuelt å videreføre dagens organisering uten endringer.

I likhet med losutvalget, mener departementet at hovedmålet med en omorganisering av lostjenesten er å sikre et tydeligere organisatorisk skille og klarere grenser mellom forvaltningsoppgaver og drift/ tjenesteyting. Omorganiseringen skal samtidig bidra til kostnadseffektivitet, tydeliggjøring av hvilke oppgaver som finansieres gjennom losavgiftene, god styring av tjenesten og et høyt servicenivå overfor brukerne. Det er en forutsetning at organiseringen ikke svekker lostjenesten som sjøsikkerhetstiltak, og at tjenestetilbudet er likeartet kysten rundt. Videre må organiseringen av både den operative lostjenesten og forvaltningsoppgavene muliggjøre reell klagebehandling av forvaltningsvedtak. Det innebærer at det må være tilstrekkelig organisatorisk avstand mellom førsteinstans og klageinstans.

Den operative lostjenesten, som omfatter drift og tjenesteyting, kan organiseres på ulike måter. Departementet har vurdert følgende organisatoriske alternativer: Egen enhet (avdeling) i Kystverket, selvstendig statlig forvaltningsorgan, statseid selskap (statsforetak eller statlig aksjeselskap) og konkurranseutsetting.

Alle de aktuelle organisatoriske alternativene vil gi en tydeligere styringslinje, bedre styrings- og utviklingsmuligheter og et klarere organisato-

risk skille mellom forvaltningsoppgaver og drift og tjenesteyting. Dette vil også gi mulighet for en tydeliggjøring av hvilke oppgaver som finansieres av brukerne gjennom avgifter.

De skisserte alternativene for organisering vil videre kunne få konsekvenser for Kystverket som organisasjon. Dersom lostjenesten skilles ut som egen enhet i Kystverket, vil regionene miste en av sine sentrale oppgaver. De andre alternativene innebærer i tillegg at Kystverket mister opp mot 40 prosent av sine ansatte, og at ansvaret for forebyggende sjøsikkerhet fordeles på flere organer enn i dag. Under følger en kort beskrivelse og vurdering av de ulike alternativene.

Lostjenesten som egen enhet i Kystverket

Lostjenesten trekkes ut av Kystverkets nåværende regioner og legges direkte under Kystverkets hovedkontor i en egen losavdeling. Forvaltningsoppgaver legges til en annen avdeling.

Denne modellen likner mest på dagens organisering. Kystverket beholder et helhetlig ansvar for forebyggende sjøsikkerhetstiltak, og muligheten for å utnytte losenes nautiske kompetanse innen andre fagområder beholdes. Modellen gir god mulighet for direkte statlig styring med lostjenesten. Omstillingskostnadene antas å bli mindre enn med øvrige alternativer, og usikkerheten knyttet til omorganiseringen vil være lav. Behovet for en tydeligere grensdraging mellom forvaltningsoppgaver og drift blir ivaretatt ved at ansvaret for disse oppgavene plasseres i ulike avdelinger.

Lostjenesten som selvstendig statlig forvaltningsorgan

Lostjenesten trekkes ut av Kystverket og organiseres som et selvstendig statlig forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Forvaltningsoppgaver blir værende i Kystverket.

Modellen innebærer et tydeligere organisatorisk skille mellom forvaltningsoppgaver og drift enn modellen beskrevet over. Utskilling av den operative lostjenesten gir betydelige konsekvenser for Kystverket som organisasjon, og vil innebære en viss duplisering av kompetanse og administrative støttesystemer. Dette kan medføre økt ressursbruk og økte kostnader.

Lostjenesten som statseid selskap (statsforetak eller statlig aksjeselskap)

Lostjenesten organiseres som et statseid selskap som eies av Samferdselsdepartementet. Selskapet

finansieres gjennom brukerbetaling, og vil ha ansvar for å organisere seg mest mulig hensiktsmessig. Forvaltningsoppgaver, tilsyn og kontroll vil med denne modellen tillegges Kystverket, men enkelte veldefinerte forvaltningsoppgaver kan utføres av selskapet.

Dette alternativet medfører både mulige effektivitetsgevinster og enkelte kostnadsdrivende faktorer. Selskapsmodellen antas å gi god intern styrbarhet og større handlingsrom enn øvrige modeller til å utvikle og drive virksomheten på den måten selskapet finner effektivt. På den annen side vil opprettelsen av et statlig aksjeselskap ha betydelige konsekvenser for Kystverket som organisasjon, og medføre en viss duplisering av kompetanse og administrative funksjoner.

Konkurransetsetting av lostjenesten

Konkurransetsetting av lostjenesten vil innebære at kysten deles inn i ulike geografiske losområder, som legges ut på anbud med spesifiserte krav til lostjenestenes kvalitet, tilgjengelighet osv. Staten vil være tilsyns-/ kontrollorgan, og ha ansvar for innkjøp av lostjenester.

Hensikten med å konkurransetsette tjenester er å gi bedre ressursutnyttelse gjennom mer effektiv drift. En modell der staten kjøper inn tjenester fra eksterne tilbydere gir tilbyderne av lostjenester stor frihet til å organisere seg så effektivt som mulig. Konkurransetsetting gir videre et tydelig skille mellom forvaltningsoppgaver og drift av den operative lostjenesten.

For at konkurransetsetting skal fungere etter hensikten, må det utvikle seg reell konkurranse mellom flere tilbydere. I områder med lite trafikk, begrensede inntektsmuligheter og høye driftskostnader er det lite trolig at det vil være tilfelle. Videre er det vanskelig å se for seg at det vil oppstå overkapasitet hos tilbydere av lostjenester, blant annet fordi det relativt sett er få losere, kompetansekravene til losere er høye og losene i begrenset grad er geografisk mobile på grunn av sertifikatkrav om betydelig lokalkunnskap. Mangel på overkapasitet hos tilbydere vil bidra til mindre konkurranse.

Beslutning om fremtidig organisering

På bakgrunn av Agenda Kaupangs rapport, losutvalgets utredning, innkomne høringsuttalelser og vurderingene over, har regjeringen besluttet at den operative lostjenesten skal organiseres som en egen enhet direkte underlagt Kystverkets hovedkontor. Forvaltningsoppgavene vil ivaretas

av en annen avdeling, som organisasjonsmessig er adskilt fra losenheten. Regjeringen har vektlagt at opprettelsen av en egen losenhet i Kystverket kan gjennomføres raskt og uten ytterligere eksterne utredninger, jf. losutvalgets anbefaling. De nødvendige organisasjonsendringene kan innføres med virkning allerede fra 1. januar 2015.

Regjeringen har merket seg at Norges Rederiforbund og Fraktefartøyenes Rederiforening mener lostjenesten bør organiseres som et statlig selskap fordi dette gir et tydelig skille mellom forvaltnings- og driftsoppgaver, større åpenhet rundt kostnadene samt gode muligheter for brukermedvirkning. Regjeringen mener at disse hensynene fullt ut kan ivaretas også med organisering av den operative lostjenesten i en egen enhet under Kystverkets hovedkontor. KS Bedrift Havns forslag om å legge forvaltningsoppgaver og tilsynsfunksjoner til Sjøfartsdirektoratet håndteres i forbindelse med gjennomgangen av Kystverkets og Sjøfartsdirektoratets oppgaver som regjeringen har igangsatt.

Regjeringen vil videre understreke at opprettelsen av en egen losenhet i Kystverket innebærer at etaten beholder et helhetlig ansvar for forebyggende sjøsikkerhetstiltak i norske farvann. Sammenlignet med de andre mulige organisasjonsmodellene, gir dette bedre muligheter for kunnskapsdeling og faglig samhandling. Losenes kompetanse kan fremdeles utnyttes innen Kystverkets øvrige virksomhetsområder, og dagens stordriftsfordeler opprettholdes. Behovet for å bygge opp parallelle systemer og parallell kompetanse vil være mindre enn ved utskilling av den operative lostjenesten fra Kystverket. Regjeringen har videre vektlagt at den valgte modellen for organisering gir minst usikkerhet i omorganiseringsprosessen.

Regjeringen har også merket seg uttalelsene fra Norges Rederiforbund og Fraktefartøyenes Rederiforening om at lostjenesten bør organiseres slik at næringen ikke betaler for rene forvaltningsoppgaver. Fra regjeringens side blir det understreket at dimensjoneringen av loskorpset skal fastsettes ut i fra den lospliktige skipstrafikken. Imidlertid er det betydelige svingninger i trafikken, noe som gjør at det fra tid til annen vil oppstå ledig kapasitet. Dette er kostnader til lostjenesten som påløper uansett. Det legges derfor vekt på at denne ledige kapasiteten kan utnyttes best mulig innen Kystverkets øvrige områder når det er rom for dette. I tillegg vil regjeringen vurdere å redusere losavgiftene som beskrevet i kapittel 11.4.

På bakgrunn av regjeringens beslutning, har departementet bedt Kystverket forberede oppret-

telsen av en egen enhet for den operative lostjenesten. Omorganiseringen skal gjennomføres med virkning fra 1. januar 2015. Det er lagt til grunn at losenes kompetanse må kunne utnyttes effektivt, også til oppgaver innen Kystverkets øvrige virksomhetsområder, når losene ikke har losingsoppdrag. Etaten er videre bedt om å legge til rette for økt brukermedvirkning innen losordningen.

Nærmere om losformidlingen

Losformidlingen tar i mot losbestillinger og prioriterer, planlegger og koordinerer hvert losoppdrag for å sikre best mulig utnyttelse av loskorpset og best mulig service til brukerne.

Utvalget anbefaler at dagens tre losformidlingskontor vurderes slått sammen. De mener at dette kan sikre en mest mulig effektiv utnyttelse av personellressursene og en enhetlig praktisering av formidlingstjenester langs kysten. Utvalget mener videre at losformidlingen, uavhengig av lokalisering, bør underlegges en felles ledelse.

Høringsuttalelsene er delt mellom *Maritimt Forum*, *Norges Rederiforbund* og *Norsk Havneforening* som støtter utvalgets anbefalinger om sammenslåing av losformidlingskontorene, og *YS Stat*, *STAFO Kyst* og *LO* som er uenig i utvalgets anbefaling. *Kystverket* og *Parat* støtter en nærmere utredning av organiseringen av losformidlingstjenesten.

Departementet slutter seg til losutvalgets og flere av høringsinstansenes vurdering av at losformidlingen er viktig for en effektiv og brukervennlig lostjeneste. Hensynet til losformidlingstjenestens kvalitet må derfor veie tyngst i vurderingen av organiseringen. Departementet mener videre at muligheten til å tilpasse bemanningen til aktivitetsnivå, hensynet til effektiv utnyttelse av personellressurser og enhetlig formidlingspraksis bør tillegges vekt.

Departementet mener at organiseringen av losformidlingen må ses i sammenheng med organiseringen av den operative lostjenesten. På denne bakgrunn er Kystverket bedt om å vurdere den fremtidige organiseringen av losformidlingen som en del av prosessen med omorganisering av lostjenesten.

12.2 Nærmere om tilbringertjenesten

12.2.1 Innledning

Tilbringertjenestens oppgave er å frakte loser til og fra losoppdrag. Tjenesten består av Kyst-

verkets losbåter og losbåtførere, innleide skyssbåter med mannskap og innleide helikoptertjenester. Kystverket driver i dag 16 losbåtstasjoner og leier inn tjenester etter anbud på ni stasjoner. Hoveddelen av tilbringeroppdragene (nærmere 90 prosent i 2011) utføres av Kystverket selv. Tilbringertjenestens kostnader har de siste årene utgjort i underkant av 30 prosent av de samlede, årlige utgiftene til lostjenesten. For en nærmere beskrivelse av dagens organisering, vises det til kapittel 4.2.

Losutvalget har vurdert dagens organisering av tilbringertjenesten, og om en annen organisering kan være mer hensiktsmessig. Utvalget har blant annet basert vurderingen på Kystverkets rapport «Prosjektgjennomgang av tilbringertjenesten» fra 2012.

12.2.2 Forslag i NOU

Utvalget mener at tilbringertjenesten er en ren støttefunksjon for lostjenesten, og under forutsetning av at sikkerheten for losene ivaretas, bør den mest kostnadseffektive organisasjonsformen velges. Dette fordrer en fleksibel kontraktsstrategi for de ulike områdene med hensyn til eierskaps- og driftsformer. Etter utvalgets oppfatning innebærer det at tilbringertjenesten i mye større grad enn i dag bør kjøpes inn fra andre aktører etter anbud.

12.2.3 Høringsuttalelser

Maritimt Forum, Norges Rederiforbund, Norsk Havneforening, Fraktefartøyenes Rederiforening, Oslo Havn og Drammen Havn støtter utvalgets anbefalinger om konkurranseutsetting av tilbringertjenesten.

Kystverket er positive til at det ses nærmere på organisering av tilbringertjenesten og mener mulighetene for konkurranseutsetting bør utredes nærmere.

YS Stat, STAFO Kyst og Parat mener utredningen om tilbringertjenesten er mangelfull, og peker særlig på at det mangler kostnadsberegninger av konkurranseutsetting. De mener at tilbringertjenesten må ses i sammenheng med lostjenestens organisering for øvrig. *STAFO Kyst* legger videre vekt på dagens tilbringertjenestes verdi i forebyggende sjøsikkerhetsarbeid og beredskap.

LO er uenig i utvalgets anbefaling om i større grad å konkurranseutsette tilbringertjenesten, og viser til at det påløper store kostnader ved konkurranseutsetting av tjenester.

12.2.4 Departementets vurderinger

Departementet slutter seg til losutvalgets vurdering av at tilbringertjenesten er en ren støttefunksjon for lostjenesten. Videre er ikke tilbringertjenestens formål av samfunnsmessig karakter i samme grad som lostjenesten, og muligheten for direkte statlig styring er dermed mindre viktig. Dette tilsier at konkurranseutsetting er aktuelt dersom det kan gi kostnadsbesparelser uten at det går på bekostning av tjenestenes kvalitet og sikkerhet for losene. Hva angår STAFO Kysts anbefaling om tilbringertjenestens verdi i blant annet forebyggende sjøsikkerhetsarbeid og beredskap mot akutt forurensing, kan departementet ikke se at konkurranseutsetting vil svekke denne verdien.

Hensikten med å konkurranseutsette tjenester er å gi bedre ressursutnyttelse gjennom mer effektiv drift. For at konkurranseutsetting skal fungere etter hensikten, må det utvikle seg reell konkurranse over tid mellom flere tilbydere. Forutsetningene for at det skal utvikle seg slik konkurranse er annerledes for tilbringertjenester enn for lostjenester, jf. vurderingen i kapittel 12.1. Kystverkets erfaring med konkurranseutsetting av tilbringertjenester tilsier at det er ledig kapasitet på tilbydersiden, det vil si selskaper med godkjente båter og kvalifisert mannskap som kan konkurrere reelt om avtalene.

Departementet merker seg at *YS Stat, STAFO Kyst* og *Parat* mener utredningen om tilbringertjenesten er mangelfull, særlig kostnadsberegningene. Kystverket har allerede konkurranseutsatt tilbringertjenester i enkelte områder, og rapporten «Prosjektgjennomgang av tilbringertjenesten» fra 2012 viser at totalkostnaden i dag er til dels betydelig lavere ved stasjoner med innleide tjenester enn ved stasjonene Kystverket selv driver. Etter departementets mening utgjør rapporten et godt nok grunnlag for å konkludere med at konkurranseutsetting kan være kostnadsbesparende.

Departementet vil peke på at konkurranseutsetting vil ha konsekvenser for losbåtførerne og for Kystverket. Nedleggelse av statlige losbåtstasjoner vil føre til overtallighet blant losbåtførerne ansatt i Kystverket. Håndteringen av overtallige ansatte vil gi kostnader, men disse er ikke tallfestede. Behovet for administrative tjenester vil samtidig reduseres noe. Overtallige losbåter vil selges, men det er usikkert hvor store inntekter dette vil gi. Kostnadene til drift og vedlikehold av losbåtene vil reduseres. Slik *LO* påpeker, vil økt bruk av konkurranseutsetting videre medføre økte transaksjonskostnader og administrasjon

blant annet knyttet til utforming av anbud, vurdering av tilbud, kontraktsutforming og -inngåelse og oppfølging av tjenesteleverandører. Departementet mener at erfaringene så langt tilsier at konkurranseutsetting av tilbringertjenester gir kostnadsbesparelser til tross for økte transaksjonskostnader.

Regjeringen har på denne bakgrunn besluttet at tilbringertjenesten skal konkurranseutsettes. Det er nødvendig å se nærmere på innretningen på anbudskonkurransene, med sikte på å få et best mulig resultat ut av konkurranseutsettingen

langs hele kysten. Dersom enkelte anbudskonkurranser viser at Kystverket kan drive tilbringer-tjenestene til lavere kostnad enn andre aktører, videreføres den statlige tilbringertjenesten i disse områdene.

Kystverket er bedt om å forberede omlegging til konkurranseutsetting av tilbringertjenesten. Sikkerheten og servicenivået overfor brukerne skal opprettholdes på dagens nivå. Organiseringen av gjenværende statlige tilbringertjenester skal ses i sammenheng med omorganiseringen av den operative lostjenesten.

13 Vurdering av organisering av sjøtrafikksentraltjenester

13.1 Innledning

I Norge er det opprettet fem sjøtrafikksentraler for overvåking og kontroll med skipstrafikk og annen ferdsel i områder der trafikken representerer en særskilt risiko for sjøsikkerheten og miljøet.

Driftskostnadene til sjøtrafikksentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje er dekket gjennom avgifter, og har et budsjett på 75 mill. kroner i 2013. Driften av Vardø sjøtrafikksentral er statlig finansiert. Vardø sjøtrafikksentral skiller seg fra de andre trafikksentralene, ved at den overvåker all tankskip- og annen risikotrafikk langs hele kysten og havområdene rundt Svalbard, med unntak av virkeområdene til Kystverkets fire andre sjøtrafikksentraler. Øvrige trafikksentraler overvåker innseilingen til havner innenfor sine respektive dekningsområder.

13.2 Forslag i NOU

Utvalget er av den oppfatning at en samlokalisering av Kystverkets fem sjøtrafikksentraler vil gi store økonomiske besparelser. Utvalget anbefaler videre at sjøtrafikksentralenes tjenestetilbud innrettes på ytterligere å styrke sjøsikkerheten.

13.3 Høringsuttalelser

KS Bedrift Havn, Oslo Havn og Norges Rederiforbund støtter utvalgets anbefaling om sammenslåing av trafikksentralene.

Bellona mener det er argumenter for sammenslåing av noen sentraler, men at det er momenter som tilsier at Brevik og Fedje bør beholdes som egne sentraler.

Kystverket, STAFO Kyst, Parat og LO er uenig i utvalgets vurdering om sammenslåing av sjøtra-

fikksentralene, og stiller spørsmål ved utvalgets vurderinger om økonomiske gevinster ved en slik sammenslåing.

13.4 Departementets vurderinger

Departementet vil bemerke at spørsmål om sammenslåing av sjøtrafikksentraler ligger utenfor losutvalgets mandat, og hverken de sikkerhetsmessige eller økonomiske konsekvensene av en sammenslåing er avklart gjennom utvalgets utredning. Selv om utvalgets utredning er ufullstendig på dette punkt, er det like fullt argumenter som taler for en nærmere gjennomgang av sjøtrafikksentralenes organisering. Eksempelvis vil en sammenslåing av trafikksentralene kunne åpne for en mer rasjonell og effektiv drift. En sammenslåing av trafikksentralene innebærer ikke en endring eller reduksjon i dekningsområdene for trafikksentralene, da den betjente overvåkingen teknisk kan gjennomføres fra en eller flere stasjoner i alle områder av landet. I en helhetlig vurdering må det også tas hensyn til de sikkerhetsmessige konsekvensene ved en eventuell sammenslåing, i tillegg til de administrative og økonomiske konsekvensene.

Samferdselsdepartementet vil gjennomføre en utredning av ulike alternativer for organisering av sjøtrafikksentralene, herunder om det kan være aktuelt med sammenslåing. Utredningen skal gi svar på de sikkerhetsmessige, administrative og økonomiske konsekvensene av de ulike alternativene. Konsekvensene for regionale arbeidsmarkeder av ulike alternative lokaliseringer skal også vurderes. Utredningen vil inngå som en del av grunnlaget for den forespeilede meldingen til Stortinget om forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning.

Del II
Proposisjonsdel

14 Proposisjonens hovedinnhold

Losordningen skal bidra til å redusere risikoen for uønskede hendelser ved sjøtransport, slik at skade på liv og helse, miljø og materielle verdier kan unngås. Dette er forsøkt avspeilet i forslaget ved at regelverket blant annet setter rammer som sikrer at et lospliktig fartøy har navigatør med tilstrekkelig farvannskompetanse om bord, det være seg los eller navigatør med farledsbevis. Forslaget inneholder også de forslag til endringer i losordningen som fremkommer av proposisjonsmeldingsdel, og som krever rettslig regulering.

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til ny lov om losordningen. Proposisjonen bygger i hovedsak på forslag til lovbestemmelser som fremkommer av NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet Losordningens omfang, organisering og regelverk (heretter NOU 2013:8). Det er foreslått endringer i formålsbestemmelsen og straffebestemmelsen, samt inntatt bestemmelser av betydning for Forsvaret. I tillegg foreslås det en ny bestemmelse som gir hjemmel for å treffe vedtak om ikke å tilvise lov eller å avbryte en pågående losing.

Lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten m.v. (heretter gjeldende loslov) er supplert av et omfattende forskriftsverk. Forskrift 23. desember 1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann (lospliktforskriften) inneholder de viktigste materielle bestemmelsene om losplikt og farledsbevis. Siste vesentlige revisjon av lospliktforskriften trådte i kraft 1. januar 2011.

I forslaget er det videre foreslått å løfte enkelte prinsipielle spørsmål fra forskriftsnivå til lovnivå, særlig hva gjelder farledsbevisordningen.

Forskriftsverket til gjeldende loslov fremstår som fragmentert og lite brukervennlig, både for brukerne og forvaltningen. Enkelte forskrifter har ikke tilfredsstillende kvalitet, verken når det gjelder materielt innhold eller struktur. Forskriftsverket er utviklet gjennom flere år uten særlig fokus på koordinering, noe som har resultert i en kombinasjon av relativt nye forskrifter og regelverk av eldre dato som trenger full revisjon. Dette, sammenholdt med forslaget om å løfte enkelte prinsipielle spørsmål fra forskriftsnivå til lovnivå, innebærer at departementet må gjennomgå forskriftene til loven.

15 Bakgrunnen for lovforslaget

15.1 Generelt

Ved kongelig resolusjon 2. mars 2012 ble det oppnevnt et utvalg som fikk i oppdrag å foreta en gjennomgang av lostjenesten og regelverk innen våren 2013 (losutvalget). Mandatet for utvalget var fastsatt i den samme kongelige resolusjon.

Losutvalget overleverte sin utredning til fiskeri- og kystministeren 10. juni 2013. Utvalget har hatt som oppgave å utrede lostjenestens omfang og organisering, samt komme med forslag til nye lovbestemmelser om lostjenesten.

Losutvalget var ved slutten av arbeidet sammensatt slik:

- førstelagmann Bjørn Solbakken (leder), Haugesund
- miljøverndirektør Kjersti Gram Andersen, Ski
- generalsekretær Hilde Gunn Avløyp, Oslo
- administrerende direktør Nils Magne Fjereide, Bergen
- forbundsleder Jan Magne Fosse, Lindås
- tidl. assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Bærum
- administrerende direktør Siri Hatland, Bergen
- havnedirektør Ingvar M. Mathisen, Bodø
- fylkespolitiker Kari-Anne Opsal, Harstad
- losoldermann Elise Rusten, Tønsberg
- direktør Hans Sande, Sandefjord
- maritim direktør Paal Waage, Oslo

Sekretariatet for utvalget var lagt til Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket. Fra Fiskeri- og kystdepartementet deltok rådgiver Øystein Haga Skånland (sekretariatsleder), seniorrådgiver Kim Ove Liaker (sekretariatsleder) og seniorrådgiver (nå underdirektør) Anita Christoffersen. Rådgiver Kjetil Borhaug, losinspektør Hans Morten Midtsand og seniorrådgiver Henning Osnes Teigene deltok fra Kystverket.

I den kongelige resolusjonen sto følgende om bakgrunnen for losutvalgets oppnevning og oppgave:

Bakgrunn

Det er mer enn ti år siden sist det ble foretatt en samlet gjennomgang av lostjenesten, jf. St.meld. nr. 47 (1998–99) Om evaluering av losplikt- og losgebyrsystemet. Etter regjeringens vurdering er det flere forhold som tilsier at det nå bør foretas en ny gjennomgang av lostjenesten.

Lostjenesten har i de senere år stått ovenfor flere utfordringer, eksempelvis knyttet til den økonomiske situasjonen. Dette har blant annet medført avgiftsøkninger som til tider har ligget over den forventede prisutvikling i samfunnet for øvrig. Videre har praktiseringen av den reviderte lospliktforskriften som ble implementert med virkning fra 1. januar 2011 vakt en del reaksjoner, jf. forskrift 23. desember 1994 nr 1129 Forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann. Blant annet har det vært reist spørsmål om omfanget av lostjenesten og i hvilken grad farledsbevisordningen kan erstatte bruk av los om bord i fartøyet. Det har også skjedd en teknologisk utvikling innen navigasjonsutstyr og kompetanse ombord på fartøy som trafikkerer i norske kystfarvann. Lospliktens omfang og organisering bør derfor vurderes opp mot den teknologiske utviklingen.

Dagens loslov er fra 1989, og det er identifisert et behov for å revidere enkelte bestemmelser både i loven og tilhørende forskriftsverk. Regelverket setter videre rammer for lostjenesten, og gjennomføring av eventuelle forslag til endringer kan føre til at lovverket må endres. I forbindelse med gjennomgangen av lostjenesten, skal utvalget derfor komme med forslag til nye lovbestemmelser om lostjenesten.

Lostjenesten er et viktig sjøsikkerhetsrettet tiltak. Samtidig legger lostjenesten viktige rammebetingelser for sjøtransporten, med en kostnadsramme på 650 millioner kroner som er fullfinansiert av brukerne. Regjeringen ønsker å videreutvikle lostjenesten som en fremtidsrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig tjeneste, som skal fortsette å ivareta viktige sam-

funnsoppgaver knyttet til miljø og sikkerhet. Utvalgets arbeid vil være et sentralt innspill i regjeringens arbeid med å videreutvikle lostjenesten.

Losutvalget fikk på bakgrunn av ovennevnte følgende utredningsoppgaver:

Utvalgets oppgave

- a. Utvalget skal utrede lostjenestens omfang og organisering. Følgende skal særlig gjennomgås:
 - Hvordan kan lostjenesten, sett i sammenheng med andre sjøsikkerhetsrelaterte tiltak, bidra til å forebygge ulykker, grunnstøtinger og forlis, som setter liv, helse og miljø i fare.
 - Hvilke fartøy og geografiske områder bør omfattes av losplikten, herunder i hvilken grad bruk av farledsbevis kan erstatte faktisk bruk av los.
 - I hvilken grad kan Kystverkets øvrige tjenester, eventuelt nye tjenester som utvidede trafikksentraltjenester, erstatte bruk av los om bord i fartøyet.
 - Hvilken betydning har utviklingen innen navigasjonsutstyr og -kompetanse på fartøyene for behovet for lostjenester, sett i forhold til miljø- og sjøsikkerhet.
 - Bør lostjenesten organiseres som i dag eller kan det være aktuelt med andre organisasjonsformer, med henblikk på en kostnadseffektiv og operativ tjeneste med tilstrekkelig beredskap uten at sikkerheten svekkes.
- b. Utvalget skal komme med forslag til nye lovbestemmelser om lostjenesten.
- c. Siktemålet med å utrede lostjenesten og regelverk er å:
 - sikre en grundig gjennomgang av lostjenesten og regelverk, som ivaretar hensyn til kostnadseffektive løsninger samt miljø- og sjøsikkerhet
 - sikre at forslag til lovendringer og andre endringer er godt begrunnet og vurdert både tverrfaglig og av brukerne
- d. Utvalget skal i arbeidet legge til grunn følgende:
 - Lostjenesten skal være 100 prosent brukerfinansiert.
 - Sjøsikkerheten skal ikke svekkes i forhold til dagens nivå.
- e. Utvalget skal utrede økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser av sine forslag i samsvar med Utredningsinstruksen. Det følger av Utredningsinstruksen at minst ett forslag i offentlige utredninger skal baseres på uendret ressursbruk innen vedkommende område.
- f. Utvalget skal avgi innstillingen innen ett år etter nedsettelsen.

Gjeldende loslov er fra 1989, og det har skjedd endringer både i skipsfarten og losordningen siden den gang. Gjeldende loslov og underliggende forskrifter kan karakteriseres som et lite moderne regelverk, og det er behov for en oppdatering og modernisering. En mer oppdatert og modernisert loslov vil være mer brukervennlig, i tillegg til å bidra til bedre forutsigbarhet for brukerne og derigjennom legge til rette for en effektiv lostjeneste som bidrar til å trygge og sikre skipsfarten. For å sikre et helhetlig regelverk, valgte losutvalget å foreta en tilnærmet full gjennomgang av gjeldende loslov.

15.2 Høringen

Losutvalgets rapport og departementets høringsbrev ble sendt på høring 6. juni 2013 med høringsfrist 16. september s.å. til følgende instanser:

Arbeidsdepartementet
 Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
 Finansdepartementet
 Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
 Forsvarsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og politidepartementet
 Kommunal- og regionaldepartementet
 Kulturdepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Miljøverndepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Olje- og energidepartementet
 Samferdselsdepartementet
 Utenriksdepartementet

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Fiskeridirektoratet
 Forsvarets Overkommando
 Fylkesmannen i Aust-Agder
 Fylkesmannen i Buskerud
 Fylkesmannen i Finnmark
 Fylkesmannen i Hedmark
 Fylkesmannen i Hordaland
 Fylkesmannen i Møre og Romsdal
 Fylkesmannen i Nordland
 Fylkesmannen i Nord-Trøndelag

Fylkesmannen i Oppland	Norges Miljøvernforbund
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	Norges Rederiforbund
Fylkesmannen i Rogaland	Norsk Havneforening
Fylkesmannen i Sogn og Fjordane	Norsk Industri
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag	Norsk Losforbund
Fylkesmannen i Telemark	Norsk olje og gass
Fylkesmannen i Troms	Norsk Sjømannsforbund
Fylkesmannen i Vest-Agder	Norsk Sjøoffisersforbund
Fylkesmannen i Vestfold	Norsk Skipsmeglerforbund
Fylkesmannen i Østfold	Norsk Tjenestemannslag
Havforskningsinstituttet	Norsk Tollerforbund
Hovedredningssentralen Nord-Norge	Norske Maritime Leverandører
Hovedredningssentralen Sør-Norge	Norske Trålerrederiers Forening
Kartverket	Næringslivets Hovedorganisasjon
Klima- og forurensningsdirektoratet	Oslo Cruise Network
Konkurransetilsynet	Oslo Yrkesbåtrederes Forening
Kystverkets hovedkontor	Oslofjorden Friluftsråd
Nasjonal Sikkerhetsmyndighet	Rederienes Landsforening
Oljedirektoratet	Redningsselskapet
Petroleumstilsynet	Sjømannsforeningenes Landsforbund
Politidirektoratet	STAFO Kyst (Losbåtførernes Forbund)
Regjeringsadvokaten	Store Norske
Sjøfartsdirektoratet	Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Statens Vegvesen Vegdirektoratet	Virke
Sysselmannen på Svalbard	WWF-Norge
	YS Stat
Advokatforeningen	
AECO	Følgende instanser avga realitetsuttalelse til
Akademikerne	utvalgets utredning:
Dampskibsexpeditøernes Forening	Arbeidsdepartementet
De Sjøkyndiges Forbund	Forsvarsdepartementet
Det Norske Maskinistforbund	Miljøverndepartementet
Fiskebåtrederes Forbund	
Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL)	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Fraktefartøyenes Rederiforening	Fiskeridirektoratet
Friluftsrådernes Landsforbund	Fylkesmannen i Rogaland
Gjensidige Skibsassuranscefor. Komite	Fylkesmannen i Vestfold
Hurtigbåtenes Rederiforbund	Kystverkets hovedkontor
Høgskolen i Tromsø	
Høgskolen i Vestfold	AECO
Høgskolen i Ålesund	Bård Jacobsen
Høgskolen Stord/Haugesund	Cefor
KS	De Sjøkyndiges Forbund
KS Bedrift Havn	Det Norske Maskinistforbund
Kystfartens Skipsmeglerforbund	Drammen havn
Landsorganisasjonen i Norge	Fiskebåtrederes Forbund
Logistikk- og transportindustriens landsforening	Fraktefartøyenes Rederiforening
Maritimt Forum	Hans Jacob Liljebjelke
Miljøstiftelsen Bellona	Haugesund kommune
Natur og Ungdom	Havnealliansen
Naturvernforbundet	Hvaler kommune
NHO	Jarle Jensen
Nordisk Institutt for Sjørett	LO
Nordisk Skipsrederforening	Maritimt Forum
Norges Fiskarlag	Miljøstiftelsen Bellona

NHO Reiseliv
NHO sjøfart
Norges Rederiforbund
Norsk Havneforening
Norsk Losforbund

Ordfører- og rådmannskollegiet på Haugalandet
Oslo Havn
Oslo Yrkesbåtrederes Forening
Oslofjordens Friluftsråd
Parat
Redningsselskapet
Samarbeidsrådet For Sunnhordland
Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat
STAFO Kyst

Tjøme kommune
Vestfold fylkeskommune
Vikna kommune
YS Stat

Følgende instanser avga realitetsuttalelse til den del av utredningen som omhandlet lovforslaget:
Forsvarsdepartementet
Miljøverndepartementet,
Arbeidsdepartementet,
Norges Rederiforbund,
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)
Kystverket
Norsk Losforbund

16 Gjeldende rett

16.1 Lov om lostjenesten

Lostjenesten og losplikten er regulert ved lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten m.v. (losloven) og tilhørende forskrifter.

Gjeldende loslov (heretter i dette kapitlet kun omtalt som losloven eller loven) § 1 angir formålet med loven som «er å sikre en effektiv lostjeneste, som kan bidra til å trygge ferdsele på sjøen og derigjennom verne om miljøet, samt medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver.» Losloven skal således bidra til at sjøtransporten kan utføres på en trygg og forsvarlig måte.

Lovens § 2 regulerer i hovedsak det geografiske virkeområdet men inneholder i tredje ledd også en hjemmel for unntak fra lovens saklige virkeområde når det gjelder Svalbard. Regjeringen innførte i 2011 en statlig lostjeneste for all skipstrafikk i farvannet ved Svalbard på tilsvarende måte som for fastlandet. Forskriften trådte i kraft 1. juli 2012.

Losloven definerer en rekke sentrale begrep i § 3, blant annet «los», «losing», «losplikt» og «fartøy».

Kapittel II, §§ 4 til 6 i losloven omhandler statens myndighet og lostjenestens organisering.

Det fremgår av lovens § 4 at departementets oppgaver etter loven skal utøves gjennom Kystverket.

Lovens § 5 slår fast at departementet har ansvaret for organisering, tilsyn og kontroll med statlig losing, og skal i tillegg føre kontroll med annen losing i den utstrekning dette følger av loven.

Lovens § 6 åpner for at Kongen kan opprette et rådgivende organ for departementet i saker som angår los.

Loslovens kapittel III, §§ 7 til 13 regulerer losing.

I medhold av lovens § 7, er Kystverket gitt myndighet til å fastsette forskrifter om lostilvisning og losavløsning.

Lovens § 8 regulerer forholdet mellom skipsfører og losen. Av første ledd fremgår det at lovens bestemmelser ikke medfører noen endringer i de regler som gjelder ansvaret til skipsføreren eller

den som fører kommandoen i hans sted. Bestemmelsens annet ledd angir at losen er ansvarlig for losingen. Annet ledd åpner videre for at skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, kan overlate til losen å gi direktiver på fartøyets vegne med hensyn til fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering.

Lovens § 9 setter krav til losingens utførelse og viser til at losen skal være på kommandobroen eller på det sted hvor losingen best kan utføres. Under losens «korte, nødvendige fravær må en av fartøyets offiserer være til stede på den plass hvorfra losen utfører losingen.»

Lovens § 10 stiller krav om at losen skal ha minst 12 timers tjenestefrihet fra losingen hvert døgn, og gir departementet myndighet til å fastsette nærmere forskrifter. Forskrifter gitt i medhold av § 10 må begrunnes ut fra sikkerhetshensyn. Bestemmelsene kan derfor ikke fravikes, verken ved kollektiv eller individuell avtale. For losens vedkommende vil fravikelse kunne anses å innebære tjenesteforsømmelse. Kravet til tjenestefrihet gjelder ikke for tjeneste på krigsfartøy eller andre fartøy under militær kommando.

Lovens § 11 gir departementet myndighet til å fastsette forskrifter om statslovenes kost og innkvartering om bord. Bestemmelsen må, i likhet med § 10, sees ut fra sikkerhetsmessige hensyn.

Lovens § 12 regulerer bruken av los. Bestemmelsen krever at statslos skal benyttes når skipsfører eller reder finner at det er nødvendig med veiledning av andre enn fartøyets faste mannskap. Bestemmelsen innebærer et forbud mot at en person som ikke er statslos, men som likevel har særlig farvannskunnskap, blir hyret for kort tid og gir losveiledning. Kravet gjelder ikke for krigsfartøy eller andre fartøy under militær kommando. Bestemmelsen åpner for at fartøy som bare seiler i rutefart mellom norske havner kan bruke rederilos i stedet for statslos. Bestemmelsen forutsetter videre at kun los med sertifikat for vedkommende farvann skal benyttes, men åpner for at annen los som er kjent i farvannet kan tilvises dersom los med sertifikat ikke kan fremskaffes.

Lovens § 13 gir Kongen myndighet til å fastsette forskrifter om losplikt når dette anses som

nødvendig av hensyn til sjøsikkerheten. Etter bestemmelsen er det bare anledning til å pålegge bruk av los der navigasjonsuhell vil kunne medføre skade eller fare. Losplikt kan også fastsettes av hensyn til rikets sikkerhet. Lovens formulering åpner for at det kan gis regler om å pålegge losplikt ved enkeltvedtak for bestemte seilaser, og for fartøy med bestemte typer last og i bestemt fart.

Loslovens kapittel IV, §§ 14 til 18, regulerer gebyrer.

Lovens § 14 slår fast at alle lospliktige fartøy som seiler i norsk farvann innenfor grunnlinjene skal betale losberedskapsgebyr. Fartøy som benytter statslos skal i tillegg betale losingsgebyr.

Lovens § 15 fritar krigsfartøy og andre fartøy under militær kommando fra plikten til å betale losberedskapsgebyr når de ikke benytter statslos. Kongen kan bestemme at andre fartøy skal unntas, og kan i særlige tilfeller gi fritak for plikten til å betale losingsgebyr. Departementet kan fritta for gebyrer som er påløpt når et fartøy er oppbrakt.

Av lovens § 16 fremgår det at fordelingen av losutgiftene og gebyr, i den grad det er mulig, skal skje mellom statlige og andre brukergrupper og mellom de forskjellige typer fartøy, i henhold til de kostnader de forårsaker.

Lovens § 17 gir regler om gebyrenes fastsettelse.

Lovens § 18 gir departementet myndighet til å fastsette forskrifter om innkreving av gebyr, herunder at fartøy som unnlater å betale gebyr etter loven, skal ilegges tilleggsgebyr. Ved forsinket betaling skal det svares forsinkelsesrente etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m. Gebyrene i loven er tvangsgrunnlag for utlegg hos den som var eier av fartøyet da gebyrene påløp.

Lovens kapittel V, §§ 19 til 24, inneholder forskjellige bestemmelser.

Lovens § 19 fastsetter kvalifikasjonskrav og krav til rekruttering og utdanning for losaspiranter og loser. Bestemmelsen fastsetter et alderskrav på 38 år som departementet kan dispensere fra når tjenestlige hensyn tilsier det. Departementet kan videre gi forskrifter om utdanningen av loser og om regulering av tilgangen på loser.

Lovens § 20 åpner for at departementet kan gi forskrifter om vilkårene for å bli godkjent til å lose utenfor territorialgrensen.

Lovens § 21 pålegger rederilosene å gjøre samme tjeneste som en statslos ved beredskap og i krig. Departementet gis myndighet til å fastsette direktiv (forskrift) for lostjenesten ved beredskap og i krig.

Lovens § 22 angir at den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av lovens kapittel III eller medvirker til det skal straffes med bøter, hvis ikke overtredelsen rammes av strengere straffebestemmelser.

Lovens § 23 bemyndiger Kystverkets tjenestemenn til å beordre et fartøy stanset og anwise oppankring eller anløp til bestemt sted for nærmere undersøkelser, dersom det er god grunn til mistanke om overtredelse av bestemmelsene i kapittel III eller unndragelse av plikt til å betale gebyrer etter kapittel IV. Bestemmelsen pålegger også Tollvesenet visse oppgaver.

Det fremgår av lovens § 24 første ledd at statslosen, med hensyn til skadeserstatningslovens § 2-1, skal betraktes som å være i fartøyets tjeneste under losingen. Det er med andre ord rederiet som har arbeidsgiveransvaret for losen under losing. Loven medfører ellers ingen endring i de gjeldende erstatningsregler. I annet ledd slås det fast at losen plikter å erstatte skade som losen volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten etter gjeldende erstatningsregler, jf. skadeserstatningslovens § 2-3.

Loslovens kapittel VI, §§ 25 til 27, inneholder regler om ikrafttredelse, overgangsbestemmelser og endringer i andre lover.

16.2 Forskrifter under losloven

Det er i alt 13 gjeldende forskrifter som er gitt med direkte hjemmel i losloven (med unntak av delegeringer). Disse kan deles inn i forskrifter som retter seg mot næringen, og forskrifter som retter seg mot lostjenesten som sådan. De mest sentrale forskriftene er gitt en omtale nedenfor:

Forskrift 23. desember 1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann

Forskriften angir en generell losplikt innenfor grunnlinjene for alle fartøy på 70 meter eller mer, og passasjerfartøy på 24 meter eller mer. Fartøy som fører farlig og forurensende last er lospliktige fra 35/50 meter eller mer. Kystverket har myndighet til å fastsette losplikt også for andre fartøy, samt dispensere fra losplikten i særlige tilfeller og for en enkelt seilas.

Losplikten må løses enten ved å ta los, eller ved at fartøyets kaptein/navigatør har farledsbevis. Forskriftens kapittel 3 regulerer farledsbevisordningen, og angir krav til erfaring for søkere, krav om farledsbevisprøve og vilkår for seilas med farledsbevis.

Forskriften inneholder bestemmelser om inn-
dragning og kontroll av farledsbevis, og om straff.

*Forskrift 25. juni 2012 nr. 655 om lostjenesten på
Svalbard*

Det er vedtatt en egen forskrift om lostjenesten på
Svalbard. Forskriften, som trådte i kraft 1. juli
2012, innebærer at losloven og forskrifter gitt med
hjemmel i losloven også får anvendelse på øygrup-
pen. Det er foretatt enkelte stedlige tilpasninger,
og forskriften angir en trinnvis innføring for å gi
næringen tid til å tilpasse seg de nye kravene. Sei-
lingsssonen 2015 vil være første sesong med
full losplikt for alle fartøysgrupper på Svalbard.

*Forskrift 13. november 1978 nr. 1 om losveiledning
under losmangel*

Forskriften gir regler om fremgangsmåten når en
statslos ikke kan fremskaffes til fartøy som ber
om los. Fartøyet kan da få kjentmann, som defi-
nert i forskriften.

*Forskrift 23. desember 1994 nr. 1128 om
losberedskapsavgift, losings- og farledsbevisavgift
(losavgifter)*

Forskriften fastsetter losavgiftene, definerer når
avgiftene skal betales og gir regler for beregning
av størrelsen på avgiftene. Losavgiftene består av
losberedskapsavgift, som skal betales av alle
lospliktige fartøy, losingsavgift som skal betales
av fartøy som nytter statslos, og farledsbevisavgift
for å få/endre/fornye farledsbevis.

*Forskrift 25. april 1995 nr. 388 om innkreving m.v.
av losgebyrer og alminnelig kystgebyr til Kystverket*

Forskriften gir regler om utstedelse av skipperbe-
vis som grunnlag for utregning av losingsavgift,
om avgiftsberegningen og om betalingsfrister.

*Forskrift 2. mai 1997 nr. 396 om adgang til og
opphold på norsk territorium under fredsforhold for
fremmede militære og sivile statsfartøy*

Forskriften er gitt med hjemmel i lov 18. august
1914 nr. 3 om forsvarshemmeligheter, lov 11. juni
1993 nr. 101 om luftfart og losloven. Med hjemmel
i forskriften kan Forsvarsdepartementet eller den
departementet bemyndiger pålegge fremmede
militære og sivile statsfartøy losplikt av hensyn til
rikets sikkerhet. Disse fartøyene kan også påleg-
ges losplikt av hensyn til trygg ferdsel.

*Forskrift 10. desember 1991 nr. 81 om losers
tjenestefrihet av sikkerhetshensyn*

Av forskriften fremgår det at losene har krav på til
sammen tolv timers tjenestefrihet i døgnet, forut-
satt at vedkommende los utfører flere losinger i
løpet av et døgn. Tjenestefriheten må ikke deles i
mer enn to perioder. Forskriften er begrunnet i
sikkerhetsmessige hensyn, og ikke i arbeidsmiljø-
hensyn. Forskriften kan ikke fravikes, verken ved
individuell eller kollektiv arbeidsavtale. Brudd på
forskriften er å anse som tjenesteforsømmelse for
losen.

*Forskrift 25. juli 1986 nr. 1607 om lostjenesten ved
beredskap/krig*

Forskriften gir regler om overføring av den opera-
tive ledelse av lostjenesten og dens ressurser fra
Kystverket til Forsvarets overkommando ved
beredskap og i krig. Forskriften er gitt med hjem-
mel i losloven 1948 § 15 og er videreført med
hjemmel i gjeldende loslov § 26 første ledd.

17 Rettstilstanden i andre land

17.1 Sverige

Organisering og finansiering av lostjenesten

Organiseringen av lostjenesten i Sverige er på mange måter sammenfallende med den vi har i Norge med en inndeling i tre deler:

- losbestilling og administrasjon
- transport av los til og fra oppdrag
- selve losingsvirksomheten

Den svenske lostjenesten drives av Sjöfartsverket, som ligger under Näringsdepartementet. Sjöfartsverket har enerett på å utføre losoppdrag, jf. Förordning (1982:569) om lotsning m.m. 2 §. Sjöfartsverket har ansvar for å utarbeide tjenestens kvalitetskrav og for utførelsen av tjenesten. Det er ingen uavhengig tilsynsmyndighet som fører kontroll med dette. Selv om Sjöfartsverket har ansvar for driften av lostjenesten og fastsetter avgifter, finnes det en viss myndighetsdeling siden det er Transportstyrelsen som utferdiger regelverk og fatter enkeltvedtak om farledsbevis og dispensasjoner, jf. Förordning (1982:569) om lotsning m.m. 5 § og 9 §, jf. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning TSFS 2012:38 5 kap. 1 §.

Lostjenesten i Sverige finansieres dels gjennom losavgifter og dels gjennom farledsavgifter. Begrunnelsen for ikke å fullfinansiere tjenesten gjennom losavgifter, er at lostjenesten også har en beredskapsfunksjon i ulykkestilfeller. I tillegg er en slik finansieringsløsning begrunnet med ønske om å senke terskelen for at ikke-lospliktige fartøy skal benytte los ved behov.

Losavgiften består av tre deler, jf. Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter SJÖFS 2013: 1 2 §: «Lotsningsavgiften» avhenger av losingens lengde og fartøyets størrelse målt i bruttotonnasje (BT) ut i fra 14 størrelsesklasser. Videre følger «beställningsavgiften» som bare oppkreves dersom fartøyet bestiller los mindre enn fem timer før losbording i indre farvann og mindre enn 24 timer før losbording i åpent farvann. Siste avgiftskomponent er «reseersättningen» som skal dekke eventuelle reiser for losen.

Lospliktens geografiske og saklige virkeområde

Gjeldende lospliktregler ble innført i 1983, og fremgår av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning TSFS 2012: 38. I vurderingen av om det skal pålegges losplikt, er det i det svenske systemet lagt vekt på kriterier som farvannets beskaffenhet og fartøyets størrelse målt i lengde, bredde og dypgående (L/B/D).

Sverige har en generell grense for losplikt for fartøy med størrelse «70/14/4,5» meter eller mer. Fartøy som fører radioaktiv last, kondenserte gasser i bulk eller bulk i flytende form innenfor forureningskategoriene X og Y i MARPOL 73/78 er alltid lospliktige, uansett størrelse.

Lospliktens geografiske virkeområde er «*inre vatten*» (som tilsvarer omtrent den norske grunnlinjen), men det foreligger egne regler for lospliktige fartøy i innseilingen til de større havnene. For disse innseilingene er det opprettet «lotsleder», der det gjelder særskilte lengde-, bredde- og dydebegrensninger. Grensene for lospliktige fartøy er satt ut fra en bedømmelse av farvannets beskaffenhet, sammenholdt med fartøystørrelse. Det er også områder som er unntatt losplikten ved korte forflytninger, forhaling og lignende.

Sverige har en farledsbevisordning som på mange områder kan minne om den norske, men hvor det også er enkelte forskjeller. Før farledsbevis utstedes skal det foreligge en sikkerhetsvurdering av fartøyet. Videre er det lagt opp til at navigatøren har et visst antall seilaser i området, samt avlegger teoretisk og praktisk prøve. Farledsbevis kan gis til skipper og navigatører (navigatører kan kun bruke sitt farledsbevis dersom skipperen også har). Gyldighetstiden er tre år og farledsbeviset kan fornyes på bakgrunn av seilingserfaring. I tillegg er det hjemmel til å gi et generelt unntak fra losplikten for enkeltfartøy/navigatør.

Transportstyrelsen, myndigheten som utsteder farledsbevis, krever en avgift som skal motsvare den kostnad som myndighetene har med eksaminasjon og administrasjon av ordningen.

17.2 Danmark

Organisering og finansiering av lostjenesten

Siden vedtakelsen av lov nr. 567 af 09/06/2006 Lodslov har det i Danmark vært lagt opp til at lostjenester skal kunne tilbys av både statlige og private aktører. Den statlige lostjenesten er drevet av DanPilot, som er en selvstendig enhet under Erhvervs- og Vækstministeriet. Tilsynsmyndigheten er lagt til Lodstilsynet, som er underlagt Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen er underordnet Erhvervs- og Vækstministeriet.

Det statlige losvesenet har monopol på «gennemsejlingslodninger» (losing som ikke går til eller fra en dansk havn eller utenfor dansk sjøterritorium), jf. Lodslov § 13. Losing til og fra havn samt utenfor det danske sjøterritoriet kan utføres av private selskaper med base i EU/EØS jf. Lodslov § 18.

Vederlag til private losselskaper er markedsbestemt. Avgiftene til det statlige losselskapet DanPilot fastsettes etter kriterier bestemt av Erhvervs- og Vækstministeriet.

Avgiftene for tjenestene til DanPilot er inndelt på følgende måte:

- en basisavgift uavhengig av skipsstørrelse
- en tilleggskomponent basert på fartøysstørrelse (lengde, bredde og dybde)
- en komponent for utseilt distanse, som varierer med fartøyets størrelse (lengde, bredde og dybde)
- en komponent på sju prosent av basisavgift for å dekke reisekostnader.

Lodstilsynet er gebyrfinansiert, jf. Lodslov § 26, og det er fastsatt kronebeløp for utføring av lossertifisering eller utstedelse av farledsbevis.

Losplikstens geografiske og saklige virkeområde

Etter Lodslov § 4 er losplikstens geografiske virkeområde territorialfarvannet, men med vidtrekkende unntak i fastsatte områder på bakgrunn av avstand til land, skipets dyptgående og for seilas i rutetraséer. Det er Lodstilsynet som fastsetter bestemmelser om losplikt i et gitt område ut fra en vurdering av farvannets beskaffenhet. En slik vurdering baseres på faktorer som statistikk, sannsynlighetsstudier, rapporter og en generell vurdering av farvannets beskaffenhet.

Den generelle losplikten er knyttet til fartøyets last, og i nærmere fastsatte farvann er losplikten også knyttet til fartøyets størrelse og utrustning.

Den danske farledsbevisordningen er regulert i Lodslov § 14 med underliggende forskrift. Ordningen er knyttet til en sikkerhetsvurdering av fartøyet, et visst antall seilaser i området, samt teoretisk og praktisk prøve. Prøven holdes av Lodstilsynet. Navigatøren må hvert år sende inn dokumentasjon på at han har seilt et tilstrekkelig antall ganger i området der han har farledsbevis. Farledsbeviset er gyldig i fem år og kan fornyes på bakgrunn av seilingserfaring.

17.3 Finland

Organisering og finansiering av lostjenesten

Lostjenesten i Finland er drevet av aksjeselskapet Finnpiilot Pilotage Ab, som har enerett på å tilby lostjenester i Finland, jf. 21.11.2003/940 Lotsningslag 4 §. Trafiksikkerhetsverket (TraFi) fører tilsyn med Finnpilots virksomhet, jf. 18 §, samt utsteder lossertifikater og dispensasjoner fra losplikten og farledsbevis, jf. 12 og 16 §§.

Lostjenesten i Finland er gebyrfinansiert, jf. 6 §. Gebyrene er basert på nettotonnasje og losingsdistanse, og fastsettes av Finnpiilot. Gebyrene skal tilsvare de reelle utgiftene med tjenesten.

Losplikstens geografiske og saklige virkeområde

Losplikstens geografiske virkeområde omfatter nærmere bestemte farvann innenfor sjøterritoriet, jf. 5 §. Dette inkluderer mesteparten av kysten og indre sjøveier (kanaler og innsjøer). Farvann inne i havneområdet er ikke inkludert i losplikstens geografiske virkeområde.

Losplikstens saklige virkeområde omfatter fartøy som fører olje i bulk, flytende gass, forurensende last i flytende form eller farlig gods i fast form i bulk, fartøy som fører radioaktiv last, fartøy over 70 meter lengde, 14 meter bredde eller 4,5 meter dypgående og fartøy over 25 meter lengde ved seilas i Saimaa-farvannet og Saimaa kanal, jf. 10.3.2011/246 Statsrådets förordning om lotsning 3 §.

Farledsbevisordningen er regulert av Lotsningslag 15 §, jf. Statsrådets förordning om lotsning 11 §. I Finland er farledsbeviset knyttet til bestemte fartøy. Farledsbeviset kan utstedes til både kaptein og navigatører, men kapteinen må ha farledsbevis for at navigatøren skal kunne benytte sitt. Det er også et språkkrav knyttet til farledsbeviset (finsk/svensk, eller engelsk i områder med VTS-dekning). For å kunne få farledsbevis stilles det videre krav til antall seilaser i det aktuelle området; ti inn- og utseilinger for godsfartøy og 30

inn- og utseilinger for passasjerfartøy de siste tolv måneder. Deler av dette kan imidlertid erstattes med simulatoretrening. I det finske systemet foreligger det også hjemmel for å gi et generelt unntak fra losplikten for enkeltfartøy/navigatør på fartøy under 3700 BT og for isbrytere uavhengig av fartøysstørrelse.

Farledsbevis kan utstedes for en periode på fem år med mulighet for fornyelse. Ved fornyelse av farledsbevis stilles det krav om å godtgjøre at en fremdeles har kompetansen. Det skjer ved

dokumentasjon av fartstid eller ny praktisk prøve, i tillegg til evaluering ved bruk av simulator og praktisk prøve.

Bruk av simulator i tilknytning til los og farledsbevis

Fra 1. juli 2011 må alle som søker om farledsbevis gjennom en eksaminasjon med bruk av simulator. Simulator kan også erstatte opp til 50 prosent av opplæringen.

18 Internasjonalt rammeverk

18.1 Havrettstraktaten (United Nations Convention on the Law of the Sea)

Havrettstraktaten regulerer ferdsel og økonomisk aktivitet på åpent hav, og rettighetene til kyststater i nære havområder. Traktaten er den overordnede, folkerettslige rammen for rettigheter og jurisdiksjon til sjøs og for skip. Den inneholder ingen eksplisitte regler om los, men angir rettigheter og plikter for skip/flaggstater og rettigheter/jurisdiksjon og plikter for kyststater.

Forslaget er vurdert å være i samsvar med internasjonalt regelverk. I territorialfarvannet begrenses kyststatens jurisdiksjon av skipenes rett til uskyldig gjennomfart. Havrettstraktaten artikkel 21 gir imidlertid kyststaten reguleringskompetanse knyttet til bl.a. navigasjonssikkerhet og miljøsyn. Artikkel 26 nr. 2 gir i tillegg kyststaten rett til å pålegge et skip som seiler i sjøterritoriet å betale for særskilte tjenester som ytes skipet. Bruk av los vil være et eksempel på en slik tjeneste. I indre farvann har kyststaten full jurisdiksjon, også overfor fremmede skip.

18.2 IMO (International Maritime Organization)

IMO er FN's internasjonale sjøfartsorganisasjon, og har et særlig ansvar for sikkerhet til sjøs og å hindre forurensing av det marine miljøet.

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW-konvensjonen) inneholder i kapittel VIII «Vakthold» enkelte bestemmelser som retter seg mot kaptein/navigatør på skip, og omtaler forholdet mellom kapteinen og losen. Reglene er gjennomført i norsk rett ved forskrift 27. mars 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip.

IMO vedtok i 2003 en egen resolusjon om los, Resolution A.960 (23), «Recommendations on training and certification and on operational procedures for maritime pilots other than deep sea pilots».

Resolusjonen gir ikke-bindende anbefalinger. I følge forordet har IMO ikke intensjoner om å involvere seg i lossystemene i de forskjellige land, og resolusjonen retter seg primært mot stater som er i ferd med å utvikle lostjenester. IMO har i tillegg vedtatt 6 resolusjoner som anbefaler bruk av los i visse områder (områder hvor havrettstraktaten ikke overlater dette fullt ut til kyststatens jurisdiksjon).

18.3 IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities)

IALA er en internasjonal, ikke-statlig, teknisk organisasjon som arbeider for å harmonisere maritime tjenester og maritim infrastruktur og utvikle internasjonale retningslinjer og standarder. Organisasjonen gir ansvarlige myndigheter, produsenter og konsulenter innen maritime tjenester og infrastruktur mulighet til å utveksle erfaringer og resultat. IALA har opprettet et forum for myndighetsorganer som er ansvarlig for lostjenester (Competent Pilotage Authority Forum). Forumet har nylig laget en rapport om beste praksis for myndighetsorganer.

18.4 EØS (Europeisk Økonomisk Samarbeidsområde)

Gjennom vedleggene til EØS-avtalen er EUs regelverk gjort gjeldende for Norge på en rekke samfunnsområder. I vedlegg XIII, Transport, er relevante EU-rettsakter for sjøtransport tatt inn i kapittel V. Det foreligger ikke harmonisert regelverk som er relevant for lostjenesten. Det pågår imidlertid et arbeid i regi av EU-kommisjonen som skal vurdere behovet for EU-tiltak som kan bidra til å bedre bruken av farledsbevis i EU. Det kan ikke utelukkes at EU i fremtiden vil utvikle regelverk på området som må vurderes i EØS-sammenheng.

19 Nærmere om lovforslaget

19.1 Generelt om høringen

Losutvalget har i NOU 2013: 8 pekt på behovet for å oppdatere og modernisere gjeldende loslov og tilhørende forskrifter. Utkastet til nye lovbestemmelser som ble sendt på høring fremstår således som en tilnærmet fullstendig gjennomgang av samtlige bestemmelser i gjeldende loslov. NOU 2013: 8 inneholder videre forslag til rettslig regulering av de forslag til endringer i losordningen som utvalget anbefaler, og som har behov for en lovregulering.

Det ble i høringsbrevet pekt på enkelte problemområder som utvalget anbefalte å utrede nærmere. Det gjelder erstatningsansvar for tjenestefeil begått av loser under losing samt manglende lovregulering av losenes arbeidstid, vern av helse, velferd og sikkerhet i arbeidslivet. I tillegg stilte utvalget spørsmål om det bør gis en hjemmel som regulerer hvorvidt losene og lostjenesten skal ha adgang til å nekte eller avbryte et oppdrag av faglige grunner.

Utvalgets utkast til nye lovbestemmelser innebærer at enkelte prinsipielle spørsmål er løftet fra forskriftsnivå til lovnivå. Dette medfører at departementet på et senere tidspunkt må gjennomgå forskriftsverket til ny lov om losordningen (heretter losloven).

Utkast til nye lovbestemmelser ble sendt på høring 6. juni 2013, med frist for å avgi høringsuttalelser 16. september s.å.

Forsvarsdepartementet, Miljøverndepartementet, Arbeidsdepartementet, Norges Rederiforbund, The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor), Kystverket og Norsk Losforbund har avgitt merknader til utvalgets utkast til nye lovbestemmelser. Ingen av de øvrige høringsinstansene har hatt særlige merknader til utkastet.

19.2 Særlig om utkastet til ny § 5 (organisering av lostjenesten)

19.2.1 Gjeldende rett

Gjeldende loslov regulerer organisering av lostjenesten i kapittel 2, §§ 4-6. Det oppstilles der ikke

noe prinsipielt skille mellom forvaltningsmessig og operativ del av lostjenesten. Kystverket er i dag ikke organisert slik at det er et gjennomgående skille på dette området.

19.2.2 Forslag i NOU

Losutvalget peker i sin utredning på at dagens organisering av lostjenesten har flere åpenbare svakheter, og innebærer en sammenblanding av forvaltningsoppgaver og operativ drift. Utvalget anbefaler at lostjenesten enten organiseres som en egen enhet i Kystverket, som et eget forvaltningsorgan eller som et eget statsforetak. Organiseringen må, etter losutvalgets oppfatning, sikre et tydelig skille mellom forvaltningsoppgaver, medregnet myndighetsutøvelse, tilsyn og kontroll, og operativ drift.

Utvalget foreslår følgende bestemmelse som erstatning for gjeldende lov §§ 4-6:

«§ 5. (organisering av lostjenesten)

Lostjenesten skal organiseres i en forvaltningsmessig og en operativ del som skal være uavhengig av hverandre.

Departementet bestemmer hvem som er forvaltningsmyndighet og operativ enhet.

Det statlige tilsyn utøves i henhold til § 14.»

19.2.3 Høringsuttalelser

Kystverket peker i sin uttalelse på at utvalgets utkast til ny § 5 vil medføre at den måten lostjenesten er organisert på i Kystverket i dag, ikke kan videreføres.

19.2.4 Departementets vurdering

I meldingens kapittel 12 drøfter departementet mulige, fremtidige organisasjonsformer for den operative lostjenesten. Regjeringen har besluttet at den operative lostjenesten skal organiseres som en egen avdeling under Kystverkets hovedkontor. Forvaltningsoppgavene vil ivaretas av en annen avdeling. Det er lagt til grunn at de nødvendige

organisasjonsendringene kan innføres med virkning fra 1. januar 2015.

Etter departementets vurdering er forslaget til organisering av lostjenesten i overensstemmelse med § 5.

19.3 Særlig om erstatningsansvar

19.3.1 Forslag i NOU

Av gjeldende loslov § 24 fremgår det at staten ikke er ansvarlig for tjenestefeil begått av statsloser under losing. Statslosen betraktes som å være i fartøyets tjeneste under losingen, og erstatningsansvaret etter lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven) § 2-1 er lagt til reder.

I NOU 2013: 8 anbefaler losutvalget at denne ordningen gjennomgås av en bredt sammensatt gruppe som innehar kompetanse på erstatningsrett, sjørett og sjøforsikring, skipsfart, los og internasjonale aspekter knyttet til problemstillingen. Bakgrunnen for anbefalingen er at utvalget vurderer at problemstillingen er av stor betydning for både næringen og staten, og at den har internasjonale dimensjoner. Dette må, etter utvalgets vurdering, også sees i sammenheng med sjøloven § 151 om reders ansvar for de som utfører arbeid i skipets tjeneste, herunder losen.

19.3.2 Gjeldende rett

Gjeldende loslov § 24 første ledd lyder som følger:

«Med hensyn til skadeserstatningslovens § 2-1 betraktes statslosen for å være i fartøyets tjeneste under losingen. Loven her medfører ellers ingen endring i de gjeldende erstatningsregler.»

Dagens regel ble innført med gjeldende loslov. Tilsvarende regel eksisterte ikke i losloven 1948. I forarbeidene til gjeldende loslov, Ot.prp. nr. 43 (1988–89), vises det til at bestemmelsen er en «*lovfesting av eksisterende rettstilstand på området*». Det henvises i denne sammenheng til dom avsagt av Høyesterett og inntatt i Rt. 1963 side 622 («Prince Charles-dommen»). I dommen uttaler Høyesterett at det er «*naturlig å betrakte en los om bord som værende i rederibedriftens tjeneste*».

I forbindelse med arbeidet med losloven av 1989 ble saken forelagt Justisdepartementet. På bakgrunn av en gjennomgang av gjeldende rettspraksis, lovgivning, juridisk teori samt bindende internasjonale konvensjoner knyttet til spørsmålet

om losenes erstatningsansvar, konkluderte Justisdepartementet i 1986 med at det ikke syntes påkrevd med noen endring i gjeldende rettstilstand, og at en eventuell lovgivning om spørsmålet burde innebære en kodifisering av praksis.

Siden gjeldende loslov ble vedtatt, har ikke § 24 første ledd blitt prøvd i saker for Høyesterett. Den mest omfattende prøvingen av § 24 første ledd fremkommer i dom avsagt av Borgarting Lagmannsrett i 2009¹ («Rocknes-dommen»). Saken gjaldt spørsmål om hvorvidt staten var ansvarlig etter lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning § 2-1 om arbeidsgiveransvaret. Reders ansvar etter losloven § 24 første ledd og sjøloven § 151 første ledd ble i dommen vurdert opp mot statens ansvar etter skadeserstatningslovens § 2-1. I saken ble staten frifunnet for erstatningsansvar for Statens kartverk Sjø og Kystverkets forhold. Lagmannsretten kom frem til at ulykken mest sannsynlig skyldes feilnavigering, og det blir vist til at skipet var særlig krevende å manøvrere ulykkesdagen.

Dommen ble anket, men ble i 2011 avvist av Høyesterett.

Lagmannsretten gjør i dommen ingen vurdering av om regelen i gjeldende loslov § 24 første ledd bør endres eller være slik den er i dag.

Sverige har en tilsvarende regel som Norge når det gjelder erstatningsansvar for tjenestefeil begått av statsloser under losing. Bestemmelsen er inntatt i Skadeståndslag (1972–06–02:207), og ikke i losregelverket. Skadeståndslag kapittel 3 § 9 om arbeidsgiveransvar lyder:

«Skadeståndsansvar enligt detta kapitel åvilar ej staten eller kommun med anledning av fel eller försummelse vid lotsning.»

I den svenske Sjölag (1994:1009) kapittel 7 § 1 er det også inntatt en regel som tilsvarende den norske sjøloven § 151. Finland har tilsvarende løsning.

19.3.3 Høringsuttalelser

Norges Rederiforbund (Rederiforbundet) fremhever i sin høringsuttalelse utvalgets anbefaling om at det bør nedsettes et utvalg som skal se nærmere på fordelingen av arbeidsgiveransvaret mellom rederiene og staten for tjenestefeil begått av losere under losing. De viser til at dagens ansvarsforhold stammer fra en tid før skadeserstatningslovens bestemmelser om arbeidsgiveransvar ble innført, og ikke harmonerer med statens arbeids-

¹ LB-2009-163221

giveransvar på andre rettsområder. Rederiforbundets gjennomgang av rettskildene viser, etter deres oppfatning, at ansvarsfordelingen trolig ikke ville ha blitt den samme dersom man hadde foretatt en revisjon av regelen i dag.

Rederiforbundet viser videre til at regelen har stor betydning for forbundets medlemmer ved at de kan bli påført store kostnader på grunn av tjenestefeil begått av losen. Etter Rederiforbundets vurdering er det ikke rimelig at rederiene skal holdes ansvarlig for tjenestefeil eller skader som følge av losens yrkesutøvelse.

The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor) støtter i sin uttalelse utvalgets syn om at erstatningsansvar for tjenestefeil begått av loser bør utredes nærmere.

19.3.4 Departementets vurdering

Den gjeldende rettsregelen ble kodifisert så sent som i 1989 med gjeldende loslov. Gjeldende skadeserstatningslov og dagens regler om arbeidsgiveransvar var på det tidspunktet vel etablert. Som et forarbeid til gjeldende loslov ble rettstilstanden gjennomgått av Justisdepartementet som anbefalte en kodifisering av rettspraksis. Siden den gang har det ikke vært noen utvikling i rettstilstanden i form av relevant rettspraksis som tilsier at bestemmelsen er i endring. Det har heller ikke vært noen endring i internasjonalt rammeverk, i sjøloven § 151 eller i våre nordiske nabolands regelverk som tilsier at losloven § 24 første ledd bør endres.

Skipsfart kan representere stor risiko, både i form av ulykker med fare for tap av menneskeliv, men også i form av en forurensningssituasjon med skade på miljø og materielle verdier. Bruk av los er begrunnet ut fra hensynet til trygg ferdsel til sjøs, og i utgangspunktet kan losordningen sies å ha karakter av bistand eller service fra staten og utføres i stor grad i reders interesse.

Det er, etter departementets vurdering, ikke urimelig at driftsrisikoen knyttet til skipet ligger hos reder, også når det gjelder skadefølger. Det er pålagt en omfattende forsikringsplikt på skipsfarten og reder kan således, ved et eventuelt påløpt ansvar, pulverisere dette gjennom forsikringer. Dette kommer i tillegg til at sannsynligheten for at ulykker inntreffer ved losing er forholdsvis liten sammenlignet med den alminnelige ulykkesrisikoen i skipsfarten.

Dagens regel om reders arbeidsgiveransvar for tjenestefeil begått av losen er vel etablert og

rettstilstanden må sies å være forutsigbar. Departementet foreslår derfor å videreføre dagens rettstilstand.

19.4 Særlig om arbeidstidsregulering og vernebestemmelser

19.4.1 Forslag i NOU

Gjeldende loslov regulerer ikke arbeidstid og gir ikke vernebestemmelser.

I NOU 2013: 8 peker losutvalget på at statslovene ikke er omfattet av arbeidstids- og vernebestemmelsene i lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven), lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) eller lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven).

Utvalget vurderer at grunnleggende rettigheter som arbeidstid og vern av helse, velferd og sikkerhet i arbeidslivet bør være regulert i lov. Utvalget har vurdert at problemstillingen faller utenfor mandatet, og har heller ikke sett det som naturlig å adressere dette i gjennomgangen av losloven. Utvalget er likevel bekymret for den manglende lovreguleringen, og er av den oppfatning at myndighetene bør sikre en slik lovregulering.

19.4.2 Høringsuttalelser

Arbeidsdepartementet er enig med losutvalget når de påpeker at grunnleggende rettigheter som arbeidstid og vern av helse, velferd og sikkerhet bør være regulert i lov, og at dette spørsmålet derfor bør utredes særskilt. Arbeidsdepartementet viser for øvrig til Direktoratet for arbeidstilsynet som påpeker det samme.

Kystverket er enig med losutvalget i at vernebestemmelser for loser bør lovfestes. For å sikre en helhetlig tilnærming bør de ansvarlige myndighetene for arbeidsmiljølovgivningen involveres i dette arbeidet. Arbeidet bør, etter Kystverkets oppfatning, også ha som siktemål å forskriftsregulere hensiktsmessige arbeidstidsordninger som ivaretar de særlige behov lostjenesten har.

Norsk Losforbund er enig i losutvalgets vurdering av at grunnleggende rettigheter som arbeidstid og vern av helse, velferd og sikkerhet i arbeidslivet bør være regulert i lov. Forbundet støtter at dette bør utredes videre og mener at en slik prosess bør iverksettes så raskt som mulig.

19.4.3 Departementets vurdering

Etter d e p a r t e m e n t e t s vurdering er det prinsipielt uheldig at sentrale vernebestemmelser for losene ikke er regulert i lov og forskrift, men følger av tidsbegrensede avtaler.

Denne reguleringen gir ikke samme forutsigbarhet, verken for losene eller for driften av lostjenesten, og dermed for sjøtransporten, som når vernebestemmelsene er forankret i lov og forskrift. D e p a r t e m e n t e t vurderer derfor at bestemmelser om losenes arbeidsmiljø bør forankres i lov og forskrift.

D e p a r t e m e n t e t ser det ikke som hensiktsmessig at losloven, som er en særlov om losordningen, regulerer losenes arbeidsmiljø. Vernebestemmelser for losene bør etter d e p a r t e m e n t e t s vurdering forankres i den alminnelige arbeidsmiljølovgivningen, som for andre arbeidstakere.

NOU 2013: 8 går ikke inn på noen nærmere drøfting av og anbefaling om vernebestemmelser for losere og om forankring i lov og forskrift.

Samferdselsdepartementet vil kontakte Arbeids- og sosialdepartementet for å få startet opp et arbeid med en helhetlig vurdering av vernelovgivningen for losene. Dette ivaretar særlige behov som lostjenesten har med hensyn til blant annet arbeids- og hviletid. Utover bestemmelsen i § 8, som viderefører bestemmelsen om losens minimum tjenestefri fra losing per døgn, og som er begrunnet i hensynet til sjøsikkerheten, foreslås det derfor ikke bestemmelser relatert til arbeids- og hviletid eller andre arbeidsmiljøspørsmål i forslaget til loslov.

19.5 Særlig om adgangen til å nekte et fartøy losing

19.5.1 Forslag i NOU

I NOU 2013: 8 viser losutvalget til at det har vært reist spørsmål om hvorvidt losene og lostjenesten skal ha adgang til å nekte et losoppdrag av faglige grunner. Etter utvalgets oppfatning er spørsmålet av et slikt omfang at det vil kreve en nærmere utredning. Denne utredningen har utvalget ikke hatt anledning til å foreta.

19.5.2 Høringsuttalelser

Kystverket påpeker i sin uttalelse at problemstillingen ikke er lov- eller forskriftsregulert per i dag. Kystverket viser til at de har en intern instruks som regulerer forholdet ved bruk av taubåt. Ifølge

instruksen kan en los i visse tilfeller kreve seg frittatt fra manøvrering, men skal likevel fortsette sitt losoppdrag ved å være til stede på broen og bidra med opplysninger og assistanse til skipsfører.

19.5.3 Departementets vurdering

D e p a r t e m e n t e t legger til grunn at det i enkelte tilfeller kan oppstå situasjoner hvor en faglig vurdering tilsier at det ikke er forsvarlig å starte eller gjennomføre en losing.

D e p a r t e m e n t e t antar at en regulering som knytter seg til konkrete kriterier som for eksempel brudd på gjeldende regelverk (dybder ved kai, kapasitetsbegrensninger i farleder, osv.), vil være relativt enkel å praktisere. De tilfeller der en skjønnsmessig vurdering er bakgrunnen for ikke å tilvise los eller å avbryte en pågående losing, vil være vanskeligere å håndtere. Et praktisk eksempel på dette vil være vurderingen av behov for bruk av taubåt ved kaianlegg der dette ikke er forskriftsregulert. Erfaring viser at bruk av taubåt i enkelte tilfeller kan vurderes ulikt av los og skipsfører, fordi vurderingene relaterer seg til vær, vind og strømforhold i kombinasjon med fartøyet utrustning og manøveregenskaper.

I «Study on Pilotage Exemption Certificates», som er en analyse av farledsbevisordninger i EU, fremgår det at losen kan nekte å påta seg eller avbryte et oppdrag under visse forhold i de fleste EU-landene. Årsaker som kan begrunne nekting oppgis å være blant annet

- bordingsarrangementet ikke er i orden og utgjør en risiko ved bording
- fartøyet ikke er sjødyktig
- værforhold gjør det utrygt å gjennomføre seilas eller havneanløp
- værforhold gjør det utrygt for losens egen del
- kapteinen nekter å innrette seg etter losens instruksjoner
- losen blir syk.

Studien viser at en rekke land har lovregulert muligheten til å nekte oppdrag.

D e p a r t e m e n t e t vurderer at det vil gi en bedre forutsigbarhet for både næringen og lostjenesten dersom det gis et rettslig grunnlag for adgangen til ikke å tilvise los eller å avbryte en pågående losing. På denne bakgrunn er d e p a r t e m e n t e t kommet til at det bør innføres en lovhjemmel som gir slik adgang. De nærmere vilkår og vurderingskriterier må reguleres i forskrift.

D e p a r t e m e n t e t vil presisere at dersom vilkårene for å nekte et fartøy losing er opp-

fylt, vil det i realiteten foreligge en overtredelse av lospliktreglene fra fartøyets side.

Bestemmelsen må ses i sammenheng med øvrig regelverk som regulerer trygg ferdsel til sjøs og som gir myndighetene adgang til å gripe inn overfor fartøy som utgjør en fare for sjøsikkerheten. Et eksempel kan være myndighetenes adgang til å beordre fartøy til havn eller iverksette andre nødvendige tiltak etter skipssikkerhetsloven § 52. Et annet eksempel kan være myndighetenes adgang til å gripe inn med nødvendige tiltak i ulike nøds- og faresituasjoner etter lov 17. april 2009 nr 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) § 38. Bestemmelsen er ment å omfatte de situasjoner hvor fartøyet selv ikke iverksetter tilfredsstillende tiltak eller det ikke er tilstrekkelig tid for fartøyet til å gjennomføre egne tiltak, jf. havne- og farvannsloven § 34 som fastslår et alminnelig forbud mot å volde fare, skade eller ulempe i farvannet eller i havn.

Ved anvendelsen av bestemmelsen om ikke å tilvise los eller avbryte en pågående losing, må en også vurdere eventuelle konsekvenser og muligheter etter annet regelverk for å oppnå den beste sjøsikkerhetsmessige løsningen. Blant annet vil det ikke nødvendigvis være hensiktsmessig å nekte losing dersom det er ønskelig å få fartøyet til havn før myndighetene iverksetter tiltak. I de tilfeller der fartøy nektes losing med bakgrunn i brudd på annet nasjonalt regelverk enn det som retter seg mot losordningen, forutsettes det at los-tjenesten umiddelbart kontakter kompetent myndighet for å sikre at nødvendig vedtak fattes.

19.6 Særlig om bestemmelser som er av betydning for Forsvaret

19.6.1 Innledning

Ifølge forarbeidene til gjeldende loslov, Ot.prp. nr. 43 (1988–89), er en av hovedoppgavene til lostjenesten å ivareta rikets sikkerhet ved å imøtekomme Forsvarets behov for vaktjenester. Det samme gjelder for bruk av lostjenesten ved beredskap og i krig.

19.6.2 Gjeldende rett

Gjeldende loslov inneholder enkelte bestemmelser som er av særlig betydning for Forsvaret.

Av gjeldende loslov § 1 fremgår følgende:

«Formålet med loven er å sikre en effektiv los-tjeneste, som kan bidra til å trygge ferdselen på sjøen og derigjennom verne om miljøet, samt

medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver.» (Departementets fremheving)

Av gjeldende loslov § 2 fjerde ledd fremgår følgende:

«Kongen kan fastsette de endringer i loven som er nødvendige ved beredskap og i krig.»

Av gjeldende loslov § 10 fremgår følgende:

«Losen skal av sikkerhetshensyn ha minst 12 timers tjenestefrihet fra losingen hvert døgn. Departementet fastsetter nærmere forskrifter, herunder om hvilket tidspunkt døgnet skal regnes fra, og i hvilken utstrekning reisetid og annen tjeneste skal regnes likt med losing.

Bestemmelsen i paragrafen her gjelder ikke for tjeneste på krigsfartøy eller andre fartøy under militær kommando.»

Av gjeldende loslov § 13 første ledd fremgår følgende:

«Kongen kan fastsette forskrifter om losplikt når dette anses som nødvendig

1. for å forebygge at fartøy eller dets last kan volde skade som følge av fartøyets navigering eller manøvrering eller
2. av hensyn til rikets sikkerhet.» (Departementets fremheving)

Av gjeldende loslov § 21 fremgår følgende:

«Ved beredskap og i krig plikter rederilosene å gjøre samme tjeneste som statslos. Departementet kan fastsette direktiv for lostjenesten ved beredskap og i krig.»

19.6.3 Forslag i NOU

Bestemmelsene som er av betydning for Forsvaret er ikke inkludert i losutvalgets utkast til lovbestemmelser i kapittel 13.4. Utvalget tar ikke stilling til hvorvidt bestemmelsene bør videreføres i ny eller revidert loslov. Utvalget forsøkte å avklare forholdet, men dette var ikke mulig innenfor rammene av utvalgets arbeid.

19.6.4 Høringsuttalelser

Forsvarsdepartementet anbefaler å videreføre de aktuelle bestemmelsene i ny lov. De peker på at en nærmere vurdering av bestemmelsene uansett

må foretas i forbindelse med den pågående revisjonen av blant annet Beredskapssystemet i Forsvaret.

Forsvarsdepartementet anbefaler videre at en modernisering av losloven ikke må innebære at man fjerner Forsvaret som aktør i loven. De hensyn som lå bak Forsvarets rolle i forbindelse med lostjenesten i nåværende lov er, etter *Forsvarsdepartementets* oppfatning, like aktuelle i dag. Selv om moderne navigasjonsteknologi har påvirket Forsvarets bruk av og behov for los, kan det i krise- og krigssituasjoner være nødvendig med losnavigasjon – for eksempel der den moderne navigasjonsteknologi rammes av elektronisk krigføring. Det fremheves også at det fremdeles er viktig å beholde Forsvarets behov for kontroll med skipsfarten gjennom losplikten.

I et etterfølgende høringsinnspill har *Forsvarsdepartementet* pekt på at lostjenesten er viktig for Forsvaret i en eventuell krise eller krig. Lostjenesten utgjør en viktig ressurs i Forsvarets oppgave med å holde kontroll på eget indre farvann. Et nært samarbeid mellom lostjenesten og Forsvaret er etter *Forsvarsdepartementets* oppfatning avgjørende, og *Forsvarsdepartementet* ønsker på denne bakgrunn å videreføre bestemmelsene i gjeldende loslov om Forsvaret.

Til gjeldende § 2 bemerker *Forsvarsdepartementet* at de foreslåtte endringene i gjeldende lov § 2 fjerde ledd vil innebære at det ikke lenger vil være noen lovhjemmel for losberedskap i krise og i krig. Bestemmelsen må etter *Forsvarsdepartementets* syn videreføres i ny lov. Forskrift for lostjenesten ved beredskap/krig fastsatt ved kgl.res. 25. juli 1986 må også, etter *Forsvarsdepartementets* oppfatning, videreføres under den nye loven.

Til gjeldende § 13 første ledd nr. 2, losplikt av hensyn til rikets sikkerhet, bemerker *Forsvarsdepartementet* at dagens bestemmelse bør videreføres i ny lov. Forsvars- og beredskapsmessige hensyn i en gitt fremtidig sikkerhetspolitisk situasjon tilsier, etter deres oppfatning, at dagens fullmakter videreføres.

Til gjeldende § 21 annet ledd om direktiver for lostjenesten ved beredskap og i krig, bemerker *Forsvarsdepartementet* at bestemmelsen bør videreføres.

Til ny § 1 påpeker *Forsvarsdepartementet* at lostjenesten generelt har hatt og fortsatt har viktige funksjoner knyttet til utførelsen av Forsvarets primær oppgaver. For det første bidrar lostjenesten til Forsvarets situasjonsforståelse og overvåking. Videre bidrar lostjenesten til Forsvarets kontroll med skipsfarten i forhold til suverenitetshevdelse. Videre er lostjenesten viktig for å hin-

dre virksomhet som kan true Forsvarets øvelses- og operasjonsvirksomhet. Disse forholdene taler, etter *Forsvarsdepartementets* oppfatning, for at lovens formål må reflektere at det er en nær tilknytning mellom lostjenesten og Forsvaret. *Forsvarsdepartementet* ber om at utkastet om å fjerne «samt medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver» ikke gjennomføres i den nye loven.

Til ny § 6 påpeker *Forsvarsdepartementet* at utkastet ikke viderefører gjeldende § 12 første ledd siste punktum som unntar militære fartøy og andre fartøy under militær kommando. Etter *Forsvarsdepartementets* syn er de hensyn som i sin tid begrunnet unntaket fortsatt gjeldende. Verken risikobetraktninger eller andre samfunnsmessige hensyn tilsier en endring i gjeldende rett.

Til ny § 8 er *Forsvarsdepartementet* enig i de foreslåtte endringer til gjeldende loslov § 10 annet ledd. Videre ber de om at § 8 fjerde ledd om tjenestefrihet ikke skal gjelde loser i tjeneste på militære fartøy eller andre fartøy under militær kommando under beredskap og i krig. De viser til at det må skilles mellom lostjeneste i fredstid og under beredskap og i krig. I fredstid skal Forsvaret følge de ordinære bestemmelsene om pålagt tjenestefrihet.

19.6.5 Departementets vurdering

Departementet oppfatter losutvalget slik at det ikke har vært tilsiktet å fjerne bestemmelser i gjeldende loslov som er av betydning for Forsvaret, men at utvalget ikke har tatt stilling til spørsmålet, jf. NOU 2013: 8 pkt. 13.2.4.

Av gjeldende loslov § 1 fremgår det at formålet med loven er å medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver. Dette er et hensyn som også den nye loven skal ivareta, og ordlyden er derfor videreført.

Departementet vurderer det som hensiktsmessig å videreføre bestemmelsen i gjeldende loslov § 2 fjerde ledd om at Kongen kan fastsette endringer i loven som er nødvendige ved beredskap og i krig.

Departementet er ikke kjent med at bestemmelsen i gjeldende loslov § 13 første ledd annet punktum, om losplikt av hensyn til rikets sikkerhet, har vært benyttet i nyere tid. Vi ser imidlertid at behovet kan oppstå ved en endring i den sikkerhetspolitiske situasjonen. Regelen foreslås derfor videreført i utkast til § 6 sjettede ledd.

Gjeldende loslov § 21 første ledd foreslås ikke videreført, fordi utkastet til ny loslov ikke viderefører ordningen med rederilos.

Gjeldende loslov § 21 annet ledd foreslås videreført som nytt fjerde ledd i utkastets § 5. Utgangspunktet er at staten fritt kan organisere sin virksomhet på den måten den finner mest hensiktsmessig.

På side 32 Ot.prp. nr. 43 (1988–89) fremgår det at «*et direktiv for lostjenesten ved beredskap og krig er forskrift i forvaltningslovens forstand.*» Departementet foreslår å endre formuleringen «*direktiv*» til «*forskrift*», da dette vil være i tråd med moderne språkføring.

Når det gjelder utkastet til ny § 6 er departementet enig i Forsvarsdepartementets merknad om å videreføre gjeldende lov § 12 første ledd siste punktum som unntar militære fartøy og andre fartøy under militær kommando fra plikten til å vurdere bruk av los. Det er foreslått å innta bestemmelsen som nytt annet punktum i utkast til § 6 fjerde ledd.

Når det gjelder utkastet til ny § 8 uttaler Forsvarsdepartementet at det ikke er behov for unntak fra hviletidsbestemmelsene for militære fartøy og andre fartøy under militær kommando, annet enn i beredskap og i krig. Departementet foreslår å videreføre gjeldende § 10 annet ledd i utkast til § 8 fjerde ledd annet punktum, men begrenset til beredskaps- og krigssituasjoner.

19.7 Særlig om lovens formålsbestemmelse

19.7.1 Gjeldende rett

Gjeldende loslov § 1 angir formålet med loven og lyder som følger:

«Formålet med loven er å sikre en effektiv lostjeneste, som kan bidra til å trygge ferdselen på sjøen og derigjennom verne om miljøet, samt medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver».

I Ot.prp. nr. 43 (1988–89) vises det til at det primære formålet med loven er å legge til rette for en effektiv lostjeneste som imøtekommer brukernes og samfunnets behov for at sjøtransporten kan utføres på en trygg og forsvarlig måte.

Det pekes også på at det er en hovedoppgave for lostjenesten å sikre rikets sikkerhet ved å ivareta forsvarets behov for vaktjenester. Det samme gjelder for bruk av lostjenestene ved beredskap og i krig.

19.7.2 Forslag i NOU

Som det fremgår av NOU 2013: 8, skal losordningen bidra til å redusere risikoen for uønskede hendelser ved sjøtransport slik at skade på liv og helse, miljø og materielle verdier kan unngås.

Utvalget foreslår at formålet med loven skal være å bidra til å «*(...) trygge og sikre skipsfarten ut fra samfunnsmessige hensyn*», til erstatning for gjeldende formulering som sier at loven skal «*(...) sikre en effektiv lostjeneste, som kan bidra til å trygge ferdselen på sjøen og derigjennom verne om miljøet (...)*». Merknadene til bestemmelsen gir ikke uttrykk for at dette innebærer noen materielle endringer.

Måten losordningen skal bidra til å redusere risikoen for uønskede hendelser på, er å sørge for at fartøy har navigatør med tilstrekkelig farvannskompetanse om bord, det være seg los eller navigatør med farledsbevis. Begrepet farvannskompetanse inkluderer også kompetanse i skipshåndtering og betjening av nødvendig teknisk utstyr som er relevant for kystseilas.

I utkast til ny formålsbestemmelse er det ikke videreført at et av formålene med loven er å medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver.

19.7.3 Høringsuttalelser

Miljøverndepartementet påpeker i sin høringsuttalelse at utvalgets utkast til ny formålsbestemmelse i losloven § 1 ser ut til å snevre inn formålet i forhold til gjeldende loslov. De viser videre til at «*(s)ikker ferdsel på sjøen er svært viktig for både skipsfarten selv og en rekke andre hensyn, og et nytt formål som kan tolkes snevrere enn i dagens lov er neppe ønskelig.*»

Forsvarsdepartementets innspill er gjengitt i kapittel 6.6.4.

19.7.4 Departementets vurderinger

Departementet vurderer at utvalgets forslag ikke er ment å innsnevre formålet i forhold til gjeldende loslov. Departementet erkjenner imidlertid at utvalgets forslag kan åpne for en snevrere fortolkning, og foreslår på denne bakgrunn en tekst i utkast til ny § 1 som ligger nærmere gjeldende formålsbestemmelse.

Merknadene til bestemmelsen er klare på at hensynet til miljøet også er omfattet av lovens formål.

19.8 Særlig om overtredelsesgebyr

Prinsippene for kriminalisering som er lagt til grunn av Sanksjonsutvalget og Straffelovkommissjonen og som er fulgt opp i straffebestemmelsen til ny loslov, innebærer at bare vesentlige overtredelser skal straffes. Samtidig som terskelen for straff heves betraktelig, er det nødvendig å ha et system for overtredelser som ikke er vesentlige og dermed ikke straffbare, men som det likevel bør reageres overfor. Sanksjonsutvalget har i sin utredning, NOU 2003: 15 Fra bot til bedring, lagt til grunn at overtredelsesgebyr i mange tilfeller bør kunne erstatte bøtStraff.

Gjeldende loslov inneholder ingen bestemmelse om overtredelsesgebyr. I tråd med Losutvalgets anbefaling, ønsker d e p a r t e m e n t e t å følge opp Sanksjonsutvalgets prinsipper, og foreslår derfor at det i losloven inntas en egen bestemmelse om overtredelsesgebyr ilagt av tilsynsmyndigheten etter loven. Overtredelsesgebyr vil kunne sanksjonere lovbrudd som ikke er så alvorlige at det bør reageres med straff.

Overtredelsesgebyr er ment å virke tilbakevendende, og sanksjonsregimet vil bli mer effektivt ved at tilsynsmyndigheten etter loven kan ilegge gebyr umiddelbart etter overtredelse, istedenfor å gå veien om påtalemyndigheten og domstolene. Overtredelsesgebyret kan i prinsippet bli like stort som en bot.

D e p a r t e m e n t e t legger til grunn at overtredelsesgebyr ilagt i medhold av losloven vil bli utmålt etter en konkret vurdering, der tilsynsmyndigheten etter loven vil kunne ta hensyn til overtredelsens grovhet og konsekvenser, jf. forslaget § 17 fjerde ledd.

Ved ileggelse av administrative sanksjoner vil det ofte foreligge et klart behov for effektiv håndhevelse, og det vil være lettere å bevise simpel uaktsomhet enn grov uaktsomhet. Samtidig vil de administrative sanksjonene ikke være svært inngrepene sanksjoner. Sanksjonsutvalget har derfor ment at skyldkravet ved administrative sanksjoner bør være forsett eller uaktsomhet. D e p a r t e m e n t e t slutter seg til disse synspunktene når det gjelder adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr.

Overtredelser av losloven som bør kunne sanksjoneres med overtredelsesgebyr, vil være overtredelser av §§ 6, 7, 8, 10, 11, 15 og 18, der overtredelsene ikke er av en slik karakter at det bør reageres med straff. Eksempel på slike overtredelser kan være

- En navigatør har farledsbevis for et bestemt fartøy og et bestemt område. Dersom navigatøren seiler i dette området med et fartøy som ikke omfattes av farledsbeviset, vil dette være et brudd på losplikten, jf. § 6. Overtredelsen vil kunne sanksjoneres med overtredelsesgebyr dersom navigatøren har opptrådt uaktsomt eller forsettlig.

- Et tidsmessig langt losingsoppdrag vil kunne nødvendiggjøre to losere. Dersom skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted ikke legger forholdene til rette for at losen skal kunne få den nødvendige hvile, for eksempel stiller en lugar til losens disposisjon, vil dette være et brudd på § 7 som vil kunne sanksjoneres med overtredelsesgebyr.
- Å overholde kravet til tjenestefrihet er en plikt for losen, jf. § 8 fjerde ledd. Dersom denne plikten i begrenset grad ikke overholdes, vil overtredelsen kunne sanksjoneres med overtredelsesgebyr.
- Dersom en navigatør har farledsbevis for det aktuelle området, men skipsføreren ikke har det, vil seilassen være et brudd på § 10 annet ledd som kan sanksjoneres med overtredelsesgebyr.
- Dersom losen ikke har gyldig lossertifikat, og dette ikke kan lastes losen, vil overtredelse av § 11 kunne sanksjoneres med overtredelsesgebyr.
- Dersom fartøy, rederi eller innehaver av farledsbevis ikke kan fremlegge tilstrekkelig dokumentasjon etter § 15 annet ledd, vil overtredelsen kunne sanksjoneres med overtredelsesgebyr.
- Dersom et fartøy, etter å ha blitt beordret i medhold av § 18, ikke stanser på anvist område for nærmere undersøkelser, kan overtredelsen sanksjoneres med overtredelsesgebyr dersom plikten ikke overholdes på grunn av misforståelser.

19.9 Særlig om straffebestemmelsen

19.9.1 Gjeldende rett

Gjeldende straffebestemmelse fremgår av § 22 og lyder som følger:

«§ 22. (straffeansvar)

Med bøter straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av lovens kapittel III eller medvirker til det.

Bestemmelsene i paragrafen her gjelder for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelser.»

19.9.2 Forslag i NOU

Losutvalget foreslår å videreføre gjeldende lovs ordning der overtredelser av loven straffes med bøter, og at skyldkravet er forsett eller uaktsomhet. I tillegg foreslås det å innføre et vesentlighetskrav som betyr at overtredelsen må være av en kvalifisert alvorlighetsgrad før det skal straffes.

19.9.3 Høringsuttalelser

Kystverket uttaler i sin merknad at nivået på bøter med hjemmel i losloven er for lavt. De viser til at de nylig har erfart at et forsettlig brudd på losplikten ble bøtelagt med kr 30 000,-. Ved å bryte losplikten kan et rederi spare utgifter som langt overskrider nivået på bøter gitt i medhold av gjeldende loslov. *Kystverket* ber derfor om at det signaliseres en tydelig skjerping av nivået på bøter.

19.9.4 Departementets vurdering

I utkastet til ny § 20 er utvalgets anbefaling om å innføre et vesentlighetskrav tatt til følge. Departementet støtter *Kystverket* i at nivået på bøter for overtredelse av losloven bør økes. Departementet er kjent med at bøter for overtredelser av skipssikkerhetsloven i mange tilfeller settes over kr 50 000,-, og er av den oppfatning at dette nivået også bør kunne benyttes ved overtredelser av losloven.

Departementet mener videre at grove overtredelser av losloven bør kunne straffes strengere enn dagens ordning med bøter. Til sammenligning er strafferammen for brudd på skips-

førers eller andre navigatørers plikter knyttet til sikker navigering etter skipssikkerhetsloven bøter eller inntil 2 års fengsel.

I utkastets § 20 foreslås det å straffesanksjonere brudd på loslovens bestemmelser om losplikt, skipsførerens plikter, losens plikter, faredsbevis og krav til losen. Loslovens formål er i henhold til utkastets § 1 å bidra til å trygge ferdseilen på sjøen. På denne bakgrunn mener departementet at det er grunn til å se straffenivået i losloven i sammenheng med nivået for overtredelser av plikten til sikker navigering etter skipssikkerhetsloven.

Departementet vil videre påpeke at hensynet til ivaretagelse av miljøet er en viktig begrunnelse for losordningen, og at dette må sees i sammenheng med at Høyesterett ved flere anledninger har tatt til orde for en skjerping av straffenivået når det gjelder miljøkriminalitet, se for eksempel dom inntatt i Rt. 2012 s. 65 avsnitt 120. Departementet mener derfor at det er grunn til å åpne for fengselstraff også for overtredelser av losloven. For å sikre at politiet i særskilte tilfeller skal kunne benytte varetektsfengsling ved unndragelsesfare, eksempelvis dersom det er utenlandske fartøy som mistenkes for brudd på losplikten, må strafferammen for overtredelser være over 6 måneder, jf. lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) § 171. Sammenholdt med strafferammene i skipssikkerhetsloven foreslår departementet derfor i utkast til § 20 at overtredelser av losloven bør kunne straffes med inntil ett års fengsel.

20 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget til ny loslov vil i seg selv ikke ha vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser. De forslagene som medfører økonomiske og administrative konsekvenser vil i hovedsak bli regulert i forskrift, og omfatter endringer i losplikens virkeområde, ny farledsbevisordning, omorganisering av lostjenesten, økt konkurranseutsetting av tilbringertjenester og reduksjon i losavgiftene. Disse forslagene er nærmere omtalt i proposisjonens meldingsdel (kapittel 7–12).

Nedenfor følger en gjennomgang av de økonomiske og administrative konsekvensene av de ulike forslagene i proposisjonen. Det må tas høyde for usikkerhet i kostnadsanslagene, da dette er foreløpige beregninger for endringsforslag som vil få sin endelige utforming gjennom videre utredningsarbeid og fastsetting av forskrifter.

Endringer i losplikens virkeområde

Hevingen av lospliktgrensen for passasjerfartøy fra 24 meter til 50 meter lengde innebærer en vesentlig økonomisk og administrativ lettelse for turistbåt- og charterbåtnæringen. Næringen behøver ikke lenger anskaffe farledsbevis for navigatører på fartøy under 50 meter. De vil også slippe å måtte betale losberedskapsavgift og farledsbevisavgift. Da dette er en relativt liten fartøysgruppe, vil ikke endringen medføre vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser for Kystverket.

Departementet går inn for å opprette et nytt losbordingsfelt i Oslofjorden ved Bastøy, under forutsetning av at oppdaterte utredninger viser at dette medfører reelle kostnadsbesparelser og krav til sikkerhet er ivaretatt. Tiltaket er beregnet til å gi en kostnadsbesparelse på 5,5 millioner kroner for Kystverket, når loskorpset er tilpasset de anbefalte endringene. Skipsfartsnæringen vil få tilsvarende kostnadsreduksjoner gjennom reduserte avgifter. Tallene er basert på Kystverkets tidligere utredning fra 2002, som er justert til 2013-kroner.

Departementet går videre inn for lettelser i losplikten ved forflytning i havn. Dette er beregnet til å medføre en kostnadsbesparelse i størrel-

sesorden 3 millioner kroner for Kystverket og tilsvarende for skipsfartsnæringen.

Endringer i farledsbevisordningen

Departementet vil innføre en differensiert farledsbevisordning, som er inndelt i ulike farledsbevisklasser ut fra en vurdering av risiko forbundet med ulike grupper av fartøy.

Endringene vil gjøre det enklere å anskaffe farledsbevis for fartøy som medfører liten risiko og som har navigatører med erfaring og kompetanse i seilas på kysten.

Tiltaket er beregnet til å medføre en kostnadsreduksjon på 9 millioner kroner for Kystverket. Kostnadsreduksjonen for skipsfartsnæringen kan bli større, da ordningen åpner for en mer effektiv uteksamenering av rederienes farledsbeviskandidater.

Vurdering av losavgiftene

Regjeringen vil vurdere å redusere losavgiftene som et tiltak for å overføre gods fra veg til sjø. Losavgiftene vil vurderes i de årlige budsjettene.

Endringer i lostjenestens organisering

Departementet går inn for å organisere lostjenesten som en egen enhet i Kystverket, samtidig som forvaltningsmessige oppgaver skilles ut i egen avdeling. Videre vil tilbringertjenesten konkurranseutsettes.

Omorganiseringen av lostjenesten vil tas innenfor den ordinære økonomiske rammen for lostjenesten. Konkurranseutsetting av tilbringer-tjenester er bare delvis utredet, og er så langt beregnet til å gi en kostnadsreduksjon på 4 mill. kroner for Kystverket og tilsvarende for skipsfartsnæringen. Kostnadsreduksjonen kan bli større når hele tilbringertjenesten konkurranseutsettes.

Endringer i losloven

Forslaget om å gjøre agent solidarisk ansvarlig for losavgifter kan få økonomiske konsekvenser for

agenter ved at de kan bli ansvarlige for betalingsmislighold fra fartøyene de representerer. I de tilfelle agentene blir avkrevd utestående avgifter, vil de ha regresskrav mot rederiene. Departementet legger derfor til grunn at de økonomiske konsekvensene ikke vil være betydelige for agentene.

Forslaget inneholder en ny bestemmelse som innebærer en skjerpelse av straffenivået for overtredelser av loven. Det antas at bestemmelsen vil omfatte kun et begrenset antall tilfeller, og det legges således til grunn at forslaget ikke vil medføre vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Forslaget vil heller ikke ha ytterligere økonomiske og administrative konsekvenser.

Oppsummering av økonomiske og administrative konsekvenser

Endringene i losordningen og tilhørende regelverk vurderes samlet sett å gi en administrativ forenkling både for staten og skipsfartsnæringen.

Den samlede kostnadsreduksjonen er beregnet til mellom 25 og 30 mill kroner for Kystverket og tilsvarende for skipsfartsnæringen. Anslaget vil kunne endres med den endelige utforming av endringsforslagene, gjennom videre utredningsarbeid og fastsetting av forskrifter. Kostnadsreduksjonen kan også bli større over tid, avhengig av i hvilken grad rederiene tar i bruk den nye farledsbevisordningen.

Videre er endringene i losordningen og tilhørende regelverk beregnet til å gi en reduksjon i inntektsgrunnlaget på om lag 50 millioner kroner, gitt dagens avgiftssystem og -satser. Bortfallet i inntektsgrunnlaget vil dekkes gjennom kostnadsreduksjoner, avgiftsreduksjoner eller omfordeling av avgiftsbelastningen mellom grupper av avgiftspliktige fartøyer.

I tillegg vil regjeringen gjennom de årlige budsjettprosesser vurdere å redusere losavgiftene som et virkemiddel for å nå målsetningen om å overføre godstransport fra veg til sjø.

21 Merknader til de enkelte paragrafer

Til § 1 Lovens formål

Bestemmelsen er noe endret og ordlyden er modernisert.

Begrepet «*losordningen*» er ment å omfatte det man tradisjonelt tenker på som lostjenesten og losplikten, men også farledsbevisordningen. Losordningen oppfattes å være et videre begrep enn lostjenesten, og mer formålstjenlig når en mener hele innretningen med losplikt, en operativ lostjeneste, en farledsbevisordning og de forvaltningsmessige aspektene knyttet til dette.

Målsetningen om «å trygge ferdselen» sikter først og fremst til at ferdsel på sjøen skal være sikker for fartøy og andre som bruker eller ferdes på sjøen, og for omgivelsene.

Begrepet «*samfunnsmessige hensyn*» favner bredt og tar særlig sikte på formålet om å hindre tap av menneskeliv eller skade på person, skade på miljø eller materiell skade. Formålet om å sikre en effektiv lostjeneste omfattes også av begrepet. Måten losordningen skal bidra til å redusere risikoen for uønskede hendelser på, er å sørge for at fartøy har navigatør med tilstrekkelig farvannskompetanse om bord, det være seg los eller navigatør med farledsbevis. Begrepet farvannskompetanse inkluderer også kompetanse i skipshåndtering og betjening av nødvendig teknisk utstyr relevant for kystseilas.

Til § 2 Virkeområde

Bestemmelsen regulerer hovedsakelig det geografiske virkeområdet for loven, men inneholder i tredje ledd også hjemmel for unntak fra lovens saklige virkeområde, når det gjelder Svalbard og Jan Mayen.

Bestemmelsen svarer i hovedsak til gjeldende lov § 2, samt at lovteksten er forsøkt harmonisert med ordlyden i havne- og farvannsloven.

I tillegg foreslås det å endre formuleringen «*norsk indre farvann og norsk sjøterritorium ellers*» til «*norsk sjøterritorium og indre farvann*». Begrunnelsen for dette er at formuleringen fremstår som mer presis, i tillegg til at den er i tråd med definisjonene av territorialfarvann i lov 27. juni 2003 nr.

57 om norsk territorialfarvann og tilstøtende sone (territorialfarvannsloven) § 1.

Etter annet ledd gjelder loven for elver og innsjøer som er farbare fra sjøen i den utstrekning departementet bestemmer. Regelen må sees i sammenheng med første ledd, og medfører at den indre grensen for loslovens virkeområde i utgangspunktet vil være de indre grenser for indre farvann. Den foreslåtte løsningen er noe forskjellig fra gjeldende loslov og havne- og farvannsloven, og er ment å vise på en bedre måte at losplikt i Norge primært gjelder i sjø og ikke i vassdrag.

Utvalget har innhentet en betraktning fra Utenriksdepartementet når det gjelder de indre grenser for indre farvann. Ut fra en havrettslig betraktning har det ikke vært behov for å definere de indre grenser for indre farvann i folkeretten, da de indre farvann utgjør en integrert del av kyststatens territorium. Hva som anses å være en del av indre farvann synes videre å være behandlet noe ulikt i norsk lovgivning. Som en konsekvens av dette bør forskrifter gitt med hjemmel i loven positivt angi sitt geografiske virkeområde, dersom det kan være tvil om et område er omfattet av farvannsbegrepet. Et eksempel på en slik løsning er forskrift 15. desember 2009 nr. 1684 om sjøtrafikk i bestemte farvann (sjøtrafikkforskriften) § 43 som avgrenser kapittelets virkeområde mot «*vassdraget ovenfor Klosterfossen og slusene i Skien*».

Etter tredje ledd gjelder loven for Svalbard og Jan Mayen i den utstrekning Kongen bestemmer. Forskriftskompetansen er, i tråd med den lovgivningspraksis som i all hovedsak følges i dag, lagt til Kongen. Gjeldende loslov omfatter ikke Jan Mayen, og hvorvidt regelverket om lostjeneste skal gjøres gjeldende for Jan Mayen vil måtte bero på en faglig vurdering.

Tredje ledd annet punktum gir uttrykkelig adgang til å fastsette de unntak fra og tilpasninger i loven som anses nødvendige som følge av de stedlige forhold på Svalbard og Jan Mayen, for eksempel av hensyn til is, infrastruktur og kort seilingssesong. «*Stedlige forhold*» omfatter alle forhold vedrørende stedet slik som politiske, miljømessige og geografiske.

Bestemmelsen i gjeldende loslov femte ledd foreslås opphevet fordi det ikke anses å foreligge et behov for bestemmelsen. Det er heller ikke kjent at bestemmelsen er blitt benyttet.

Til § 3 Forholdet til folkeretten

Bestemmelsen er ny og slår fast prinsippet om at loven gjelder med de begrensninger som er anerkjent i folkeretten eller følger av overenskomst med fremmed stat.

Formålet med bestemmelsen er å sikre at loven forstås i overensstemmelse med relevante internasjonale forpliktelser. Det dualistiske prinsipp medfører at folkerettslige regler ikke anses som gjeldende norsk rett uten at de inkorporeres. Som en konsekvens vil norske regler gå foran folkerettslige regler, i tilfelle konflikt. Bestemmelsen modifierer dette utgangspunktet på området for losloven. Er det etter forsvarlige tolkningsprinsipper ikke mulig å tolke bort en motstrid med folkerettslige regler, må som hovedregel og utgangspunkt den internrettslige regel tolkes innskrenkende i lys av folkeretten.

Bestemmelsen omfatter både den alminnelige, sedvanebaserte folkeretten og bilaterale og multilaterale avtaler og traktater (konvensjoner, overenskomster, protokoller mv.) som Norge er bundet av. Det vises særlig til Havrettstraktaten og resolusjoner gitt av IMO. Reservasjonen vil også omfatte senere tilkomne folkerettsregler.

IMO har ikke gitt bindende reguleringer vedrørende los, men har, ved Resolution A.960(23), gitt anbefalinger vedrørende utdanning og sertifisering, samt operasjonelle prosedyrer for losere. Utkastet til lovbestemmelser gir, gjennom sine reguleringer og forskriftshjemler, det nødvendige rammeverk for en losordning som er i tråd med IMOs anbefalinger. I grove trekk dekker utkastet § 11 anbefalingene vedrørende utdanning og sertifisering, mens utkastets §§ 7 og 8 dekker anbefalinger til operasjonelle prosedyrer.

Til § 4 Definisjoner

Paragraf 3 i gjeldende loslov inneholder definisjoner av enkelte begrep knyttet til lostjenesten. I tillegg inneholder annet ledd en bestemmelse om at departementet i tvilstilfelle, ved enkeltvedtak eller forskrift, kan fastsette hva som forstås med definisjonene i paragrafen her.

Bestemmelsen viderefører definisjonen av losing, los, losplikt og fartøy. Når det gjelder definisjonen av losing er det presisert at denne må utføres av en los. Dette er i tråd med gjeldende

praksis. «*Løfteinnretning*» er inkludert i definisjonen av fartøy, likt med tilsvarende definisjon i havne- og farvannsloven. Definisjonen av los er slått sammen med tidligere definisjon av statslos og derfor utvidet til å omfatte «*ansatt i lostjenesten*». Dette vil hindre at enkelte utdanner seg til los på privat basis, og at andre enn den offisielle lostjenesten driver losvirksomhet og ansetter losere. Definisjonen av losplikt er utvidet til å inkludere farledsbevis.

Rederilos benyttes ikke lenger i Norge, og definisjonen av hva som menes med rederilos er derfor tatt ut.

Definisjonen av kadettfarledsbevis er ny, og tilsvarer definisjonen i gjeldende lospliktforskrift.

Det anses ikke å foreligge et behov for en hjemmel til å fastsette et nærmere meningsinnhold av definisjonene, og § 3 annet ledd i gjeldende loslov videreføres derfor ikke i bestemmelsen.

Til § 5 Organisering av lostjenesten

Første ledd legger til grunn at lostjenesten skal organiseres i en forvaltningsmessig del og en operativ del som skal være uavhengig av hverandre.

Utøving av tilsynsmyndighet etter loven er regulert i § 14.

Fjerde ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om organiseringen av lostjenesten ved beredskap og i krig. Bestemmelsen legger til rette for at lostjenesten kan innrettes på å støtte Forsvaret i slike situasjoner.

Til § 6 Losplikt

Første ledd fastslår hovedregelen om at fartøy som er omfattet av losplikten skal innfri plikten, enten ved å bruke los med sertifikat for vedkommende farvann, eller navigatør med farledsbevis for vedkommende farvann. Regelen fremkom tidligere av lospliktforskriften, men siden dette er en pliktregel, mener utvalget at det er naturlig å omtale dette i loven. Vi viser for øvrig til Innst. S. nr. 296 (1995–96) fra Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité, der det fremholdes at rettigheter og plikter i størst mulig grad bør fremgå av loven.

Etter sin ordlyd gjelder annet ledd for alle fartøy, men regelen vil i praksis ikke komme til anvendelse for fartøy som er regulert som lospliktige med hjemmel i tredje ledd. Plikten etter annet ledd vil således omfatte fartøy som i utgangspunktet ikke er omfattet av losplikten. Annet ledd oppstiller en aktsomhetsstandard og pålegger skipsfø-

rer og reder en plikt til å vurdere om det er behov for veiledning av en los med hensyn til navigering og manøvrering. Ved vurdering av behovet for los skal det tas utgangspunkt i fartøyets faste navigatører, og bestemmelsen oppstiller dermed et forbud mot å bruke kjentmenn for å dekke behovet for navigasjonsveiledning. Formuleringen «*andre enn fartøyets faste navigatører*» innebærer således at det settes en skranke mot å bruke navigatører som ikke reelt er navigatør på fartøyet, med det ansvar det medfører etter annet relevant regelverk. Annet ledd annet punktum viderefører dagens regel om fritak for militære fartøy og andre fartøy under militær kommando.

Forskriftskompetansen i bestemmelsens tredje ledd bokstav a) avgrenses av lovens geografiske virkeområde i § 2.

Bestemmelsens fjerde ledd legger til grunn at innretningen av losplikten skal være risikobasert, og lister opp de hovedhensyn som skal inngå i risikovurderingen. Begrepet «*farvannets beskaffenhet*» peker tilbake på tredje ledd bokstav a), mens resten av leddet peker tilbake på tredje ledd bokstav b).

Femte ledd er en videreføring av gjeldende loslov § 7.

Sjette ledd viderefører gjeldende loslov § 13 første ledd nr. 2.

Til § 7 Skipsførerens plikter ved losing

§§ 7 og 8 viderefører gjeldende loslov § 8. I tillegg er det inntatt enkelte nye regler. I utkastet til nye lovbestemmelser er det skilt mellom plikter som ligger til skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted i § 7, og plikter som ligger til losen i § 8. De to bestemmelsene med tilhørende merknader må leses i sammenheng.

Første ledd i § 7 er ny, og oppstiller en generell plikt for skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted til å legge til rette for losingens utførelse. Å legge til rette for losingens utførelse innbefatter eksempelvis å sørge for nødvendig kost og innkvartering, samt å gi losen all den informasjon og tilgang til de navigasjonshjelpemidler som er relevant for tilrettelegging og gjennomføring av losingen. Klare brudd på plikten kan medføre at fartøyet ikke får los. Regelen er ikke ment å innbefatte en plikt til å følge losens anbefalinger og råd, noe som ville fjernet losingens karakter av å være veiledning. Dette medfører at regelen for eksempel ikke kan brukes av losen til å kreve bruk av taubåt.

Annet ledd viderefører gjeldende loslov § 8 annet ledd annet punktum, men har modernisert

ordlyden. Begrepet kontroll erstatter «*direktiver på fartøyets vegne*». Kontroll er et begrep som forenkler ordlyden samtidig som det samsvarer med det engelske begrepet «*to have the con*». Det vises i denne forbindelse til merknadene til § 8 for en diskusjon om grensen mellom losing og det å ha kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering. Sistnevnte skjer etter delegering fra skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted. Det forutsettes at kontrollen blir overlatt og tatt tilbake på en tydelig og etterprøvable måte. I slike situasjoner bør losen likevel ikke styre ror og maskin direkte, med unntak av betjening av autopilot, men kan gi ror- og maskinordrer. Dette er ment å underbygge at losen ikke under noen omstendigheter skal erstatte noen av fartøyets navigatører. Med hjemmel i bestemmelsen kan losen gis kontrollen over fartøyet, men kan aldri gis kommandoen. Det at skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted har overlatt kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering til losen, vil ikke få betydning når det gjelder hvorvidt losplikten er oppfylt eller ikke, jf. § 6.

Annet ledd siste setning er ny og skal understreke at losen ved en lospliktig seilas ikke skal erstatte noen av fartøyets navigatører, men skal komme i tillegg til kapteinen eller den som fører kommandoen i hans sted. Setningen kommer til erstatning for gjeldende loslov § 9 som sier at ved eventuelle fravær av losen skal en av fartøyets offiserer være til stede på den plass hvorfra losen utfører losingen.

I tredje ledd presiseres at utkastet til nye lovbestemmelser ikke medfører noen endringer i de reglene som gjelder ansvaret til skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, under en lospliktig seilas. Av dette følger at skipsfører, eller den som fører kommandoen i hans sted, kan og skal gripe inn dersom losen feilnavigerer og det er fare for ulykke.

Fjerde ledd åpner for å gi mer detaljerte bestemmelser om tilrettelegging for losingens utførelse, herunder om krav til innkvartering.

Til § 8 Losens plikter ved losing

Bestemmelsen regulerer hvilke plikter losen har under sin utførelse av losingen.

Første ledd angir losen som ansvarlig for å veilede skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted ved navigering og manøvrering av fartøyet. Leddet er en videreføring av bestemmelsen i gjeldende loslov om at losen er ansvarlig for losingen.

I tillegg til å angi losens plikter må første ledd også sees i sammenheng med § 7, fordi bestemmelsene til sammen oppstiller et skille mellom «*veiledning ved navigering og manøvrering*», slik losing defineres i § 3, og grensen mot det mere, nemlig å ha «*kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering*», som omtalt i § 7. I det å være en veileder ligger at losen ikke gir ror- eller maskinordre direkte, men formelt sett gjennom skipsfører eller den som fører kommando i hans sted (ansvarshavende navigatør). I praksis kan det være at rormannen handler direkte på losens ror- eller maskinordre, men det skjer da under den forståelse at ansvarshavende navigatør er enig. Når losen gir ror- eller maskinordre direkte, eller selv opererer autopiloten, er ikke dette formelt sett en del av losingen, men derimot navigering og manøvrering på bakgrunn av myndighet delegert fra skipsfører eller den som fører kommandoen i hans sted, jf. § 7 annet ledd.

Losen kan gi råd om bruk av taubåt. Loven gir imidlertid ikke losen hjemmel til å kreve bruk av taubåt, da en slik løsning ikke ville harmonert med prinsippet om at losen veileder, men at skipsfører er ansvarlig for fartøyet også under lospliktig seilas. Myndighetenes mulighet til å kreve bruk av taubåt er regulert i forskrifter gitt i medhold av havne- og farvannsloven. Dersom skipsfører ikke tar losens råd om bruk av taubåt til følge, kan losen si fra seg kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering, men må fortsatt ivareta losingen.

Annnet ledd er nytt og oppstiller pliktnormen for losingens utførelse. Ordlyden er harmonisert med skipssikkerhetsloven § 20 som oppstiller en tilsvarende pliktnorm for et fartøys navigatører, og som viser til skipssikkerhetslovens § 14: «*Et skip skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier*».

Tredje ledd viderefører teksten i gjeldende loslov § 9 om at losen skal være på kommandobroen eller på det sted hvor losingen best kan utføres. Teksten om korte nødvendige fravær videreføres likevel ikke, da den er på et detaljeringsnivå som det er mer hensiktsmessig å adressere i forskrift. Det er likevel ikke ment å foreta noen materiell endring ved å utelate teksten.

Fjerde ledd er en videreføring av teksten i gjeldende loslov § 10 om at losen skal ha minst tolv timers tjenestefrihet fra losing hvert døgn. Begrunnelsen for at regelen er inntatt i denne paragrafen, er at det er sikkerhetsmessige hensyn som ligger til grunn for regelen. Å overholde kravet til tjenestefrihet er en plikt for losen. Vernebestemmelser for losere reguleres ikke i losloven. I

annet punktum videreføres unntaket for militære fartøy og andre fartøy under militær kommando, men begrenset til beredskaps- og krigssituasjoner.

Femte ledd inneholder en hjemmel for departementet til å gi forskrifter med nærmere bestemmelser om losens plikter ved losing. Eksempler på dette kan være losens plikter ved planlegging av seilas, overtagelse, utførelse og avslutning av en losing og samarbeidet med brobesetningen på fartøyet. Videre kan det gjelde plikten til å rapportere og varsle avvik, hendelser og andre særlige forhold til aktuelle offentlige etater. På samme måte som gjeldende loslov § 10, kan departementet fastsette forskrifter med nærmere bestemmelser om tjenestefrihet, herunder om hvilket tidspunkt døgnet skal regnes fra, og i hvilken utstrekning reisetid og annen tjeneste skal regnes likt med losing.

Til § 9 Adgang til å nekte et fartøy losing

Bestemmelsen er ny da adgangen til å treffe vedtak om ikke å tilvise los eller å avbryte en pågående losing ikke er lov- eller forskriftsregulert i dag.

Myndigheten er lagt til departementet for å sikre fleksibilitet til å gjøre tilpasninger ved endringer i organiseringen av Kystverkets oppgaver. Myndigheten kan på vanlig måte delegeres til underliggende etater.

Bestemmelsen regulerer forholdet mellom lostjenesten og fartøyet, og medfører ikke endringer i reglene om rederiets ansvar for fartøyet og fartøyets drift, eller skipsførers ansvar for skipets sjødyktighet eller navigering. Det er likevel hensiktsmessig at losloven åpner for at det kan treffes vedtak om ikke å tilvise los eller avbryte en pågående losing og dermed i praksis nekte ferdseil i lospliktig farvann, i visse tilfeller.

Hensikten med bestemmelsen er å gi offentlige myndigheter adgang til å begrense en seilas dersom situasjonen tilsier at videre seilas er sjøsikkerhetsmessig uforsvarlig, jf. bestemmelsens første ledd bokstav a) og b). Dersom vilkårene for å nekte å tilvise los eller avbryte en losing foreligger, vil losen likevel ha plikt til å bistå skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted, inntil fartøyet er tatt til egnet havn eller ankringspunkt. Bestemmelsen er således i samsvar med lovens formål om å sikre at ferdseil på sjøen er sikker for både fartøy og andre som bruker eller ferdes på sjøen, og for omgivelsene. Det må imidlertid bemerkes at også i slike tilfeller vil det være kapteinen som har ansvar for navigerin-

gen, mens losen tilfører kompetanse på broen ved å veilede kapteinen og navigatørene. Brudd på losplikten vil foreligge fra det tidspunkt hvor vedtak om å nekte å tilvise los eller å avbryte en pågående losing er fattet, uavhengig av om losen bistår fartøyet til egnet havn eller ankringspunkt.

Bestemmelsen må ses i sammenheng med øvrig regelverk som regulerer trygg ferdsel til sjøs og som gir myndighetene adgang til å gripe inn overfor fartøy som utgjør en fare for sjøsikkerheten. For å oppnå den beste sjøsikkerhetsmessige løsningen må en også vurdere eventuelle konsekvenser og muligheter etter annet relevant regelverk. Det kan i denne forbindelse nevnes at skipssikkerhetsloven gir offentlige myndigheter kompetanse til å gi pålegg, fastsette tvangsmulkt og trekke tilbake nødvendige sertifikater ved brudd på lovens bestemmelser, og i visse tilfeller også iverksette tvangstiltak. Havne- og farvannsloven inneholder bestemmelser om forvaltningstiltak som blant annet pålegg, forelegg, tvangsfullbyrdelse og tvangsmulkt, for å sikre etterlevelse av loven og forskrifter, og vedtak gitt i medhold av disse. Forurensningsloven og svalbardmiljøloven gir offentlige myndigheter kompetanse til å pålegge den ansvarlige å treffe tiltak for å hindre forurensning.

I medhold av bestemmelsens første ledd bokstav a) kan departementet treffe vedtak om ikke å tilvise los eller avbryte en pågående losing, dersom den planlagte seilassen eller fortsatt seilas medfører forsettlig brudd på nasjonalt regelverk. Dette vil gjøre det mulig å hindre brudd på regler gitt av hensyn til sjøsikkerheten og trygg ferdsel i farvannet. Eksempel på slikt regelverk er kapasitetsbegrensninger i enkelte farleder eller krav om tillatelse for innseiling i virkeområdet til en trafikkentral etter forskrift 15. desember 2009 nr. 1684 om sjøtrafikk i bestemte farvann og andre forskrifter under lov av 17. april 2009 om havner og farvann. Et annet aktuelt tilfelle vil kunne være der seilassen medfører brudd på Forsvarets regelverk. Også andre regler som gjelder fartøyet og fartøyets drift kan være relevante, slik som krav til losleiderarrangement og hviletidsbestemmelser, der dette følger av nasjonalt regelverk. Krav om forsett vil i praksis bety at kapteinen må informeres om det aktuelle kravet, før losing eventuelt avbrytes. Bestemmelsen gir ikke myndigheten mulighet til å håndheve flaggstatens regelverk for fartøy som seiler under fremmede flagg.

Etter første ledd bokstav b) kan departementet også treffe vedtak om ikke å tilvise los eller

avbryte en pågående losing, dersom fortsatt eller planlagt seilas utgjør en åpenbar risiko for tap av menneskeliv, skade på miljøet eller tap av verdier. Bestemmelsen åpner for at et fartøy kan nektes losing basert på en sjøsikkerhetsmessig vurdering. Muligheten er ment brukt kun i tilfeller der det er klart sjøsikkerhetsmessig uforsvarlig å gjennomføre eller fortsette seilassen, og er således en svært snever unntaksbestemmelse.

Bestemmelsen regulerer ikke de tilfellene der skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted har overlatt kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering til losen etter § 7 annet ledd. Dette skjer etter delegering fra kapteinen og er en oppgave som losen ikke etter loven er pliktig å yte. Losens rett til å reservere seg fra å utføre denne oppgaven er videre enn muligheten til å nekte losing etter bestemmelsen her. Dersom losen reserverer seg mot å overta kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering, plikter han fortsatt å gi sin losveiledning. Et eksempel vil kunne være at losen har manøvrert fartøyet fra losbordingsfeltet og inn farleden, men nekter å manøvrere fartøyet ved selve kaianlegget fordi kapteinen ikke innretter seg etter losens anbefaling om bruk av taubåt. I et slikt tilfelle må da kapteinen ta over manøvreringen av fartøyet og gjennomføre kaianlegget selv. Losen vil imidlertid fortsatt være tilgjengelig på bro og gi sin losveiledning.

I de tilfeller der departementet treffer vedtak om ikke å tilvise los eller avbryte en pågående losing etter første ledd, vil en fortsatt seilas uten los om bord eller fortsatt seilas uten at losens pålegg om å gå til egnet havn eller ankringspunkt er etterkommet, være å anse som brudd på losplikten etter § 6. Dette gir grunnlag for bruk av tvangsmidler etter § 18, og vil også gjelde dersom en seilas avbrytes og det fortsatt er los om bord.

Dersom departementet nekter å tilvise los eller avbryter en pågående losing, vil dette være et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand. På grunn av kravet i annet ledd om umiddelbar underretning, vil reglene om unntak fra plikten til forhåndsvarsling i forvaltningsloven § 16 tredje ledd som hovedregel være aktuelle.

Tredje ledd gir departementet hjemmel til å regulere de enkelte vilkår og vurderingskriterier i forskrift, og til å gi særlige saksbehandlingsregler.

Til § 10 Erstatningsansvar

Bestemmelsen viderefører gjeldende loslov § 24.

Til § 11 Farledsbevis

Gjeldende loslov omtalte ikke farledsbevisordningen eksplisitt, og bestemmelsen er således ny. Paragraf 6 slår fast at losplikten kan løses ved farledsbevis, men det er bestemmelsen her som gir rammene for farledsbevisordningen.

Bestemmelsen tar inn i seg hovedelementene fra gjeldende lospliktforskrift.

Første ledd slår fast at det kan utstedes farledsbevis. Det forvaltningsmessige skjønnet ved utstedelse av farledsbevis må utøves innenfor de rammene som oppstilles i tredje ledd og i forskrifter gitt med hjemmel i fjerde ledd. Første ledd slår videre fast at et farledsbevis gir rett til å seile i lospliktig farvann uten los, og utfyller således § 6 tredje ledd som omtaler plikten til å bruke los eller farledsbevis i lospliktig farvann. Forutsetningen er at fartøyet er av en kategori som kan løse losplikten ved farledsbevis, og at farledsbeviset gjelder for det aktuelle farvannet. Det fremgår videre av første ledd at et farledsbevis må være knyttet til ett eller flere nærmere angitte fartøy.

De kriterier som skal legges til grunn ved vurderingen av når det kan utstedes farledsbevis, fremkommer av tredje ledd og må måles mot risikoen for tap av menneskeliv, skade på miljøet og tap av verdier. Med risiko knyttet til fartøy menes fartøyetets størrelse, last og antall passasjerer. Farledsbevis må utstedes ved enkeltvedtak og omfattes derved av forvaltningslovens regler om saksbehandling.

Bestemmelsen er en rammebestemmelse og må utfylles med mer detaljerte regler for utstedelse og bruk av farledsbevis. I tråd med Justisdepartementets veileder i lovteknikk og lovforberedelse brukes i fjerde ledd begrepet «*departementet gir forskrift*», noe som gir uttrykk for en forutsetning om at forskrift bør fastsettes. Departementet kan vurdere å delegere hele eller deler av sin forskriftskompetanse til Kystverket. I forskrift vil det være naturlig å utfylle og standardisere vurderingskriteriene i tredje ledd gjennom å regulere hvilke erfarings- og kompetansekrav som stilles til søker, og hvordan kompetansen skal prøves. Det kan differensieres mellom kategorier av farledsbevis. Det vil også være naturlig å regulere generelle vilkår i forskriften.

I fjerde ledd er det eksplisitt angitt at forskriftshjemmelen er ment å åpne for etablering av en ordning med rederiers egenkontroll av søkers kompetanse og farvannskunnskap. Dette omfatter både krav til rederienes opplæringsplaner og en assessorordning for utsjekk av farledsbevisekandi-

dater, som beskrevet i kapittel 10.4. Det vises i denne sammenheng til forskriftskompetansen som følger av § 14 annet ledd, herunder om forvaltningstiltak.

Til § 12 Krav til losen

Første ledd setter krav om gyldig sertifikat for å kunne lose. Bestemmelsen retter seg mot losen selv og lostjenesten. Kravet speiles av plikten til å bruke los med sertifikat for vedkommende farvann som følger av § 6, og som retter seg mot rederi og skipsfører.

Bestemmelsen erstatter gjeldende loslov § 19, men er i større grad en ren rammebestemmelse. Annet ledd gir uttrykk for en forutsetning om at forskrift med utfyllende bestemmelser bør fastsettes.

Med sertifikater menes alle relevante sertifikater og attester, herunder politiattest.

Med helsekrav menes krav til helse og helse, syn, hørsel og edruelighet. Det skal foreskrives hvilke undersøkelser og legeerklæringer som er påkrevd for å bli opptatt som losaspirant, for å være los og for å få og opprettholde sitt lossertifikat.

Med lossertifikaters form, utstedelse og innhold menes krav til selve sertifikatets utforming, hvem som er kompetent myndighet til å utstede sertifikatet, dets geografiske dekningsområde og eventuelle krav eller begrensninger knyttet til område, fartøysstørrelse med mer.

Formuleringen «*vilkår for å få, utvide og opprettholde lossertifikat*» er ment å omfatte også de fortsatte krav som stilles til loser, herunder krav til oppdatert farvannskunnskap, krav til helse og kontroll med at disse er oppfylt.

Til § 13 Avgifter

Første ledd slår fast plikten til å betale avgifter. Begrepet losavgifter i første ledd omfatter losingsavgift, losberedskapsavgift og farledsbevisavgifter.

Gjeldende loslov omtaler gebyr i tillegg til avgifter. På bakgrunn av Finansdepartementets rundskriv R-112/2006, omdefinerte daværende Fiskeri- og kystdepartement losgebyrene til sektoravgifter i forskriftene under losloven. Losavgiftene har så stort innslag av krysssubsidiering, både geografisk og mellom fartøysgrupper, at de ikke anses som gebyrer etter rundskrivet. Begrepsbruken videreføres i utkast til nye lovbestemmelser.

Bestemmelsen erstatter gjeldende loslov §§ 14 til 16 og har fått en mer moderne utforming. Det er ikke ment å foreta noen materielle endringer.

Annet ledd er en ren rammebestemmelse. Losingsavgift betales for faktisk bruk av statslos, mens losberedskapsavgift betales for statlig losberedskap. Den nærmere utforming av avgiftene gjøres i forskrift.

Til § 14 Sikring og innkreving av avgifter

Første ledd er nytt og slår fast at en agent er solidarisk ansvarlig med reder for losavgiftene. Tilsvarende solidarisk ansvar er etablert ved havne- og farvannslovens §§ 23-25 for kystavgift, sikkerhetsavgift og anløpsavgift. Den alminnelige betydningen av rederbegrepet i sjøretten skal legges til grunn. Agenten vil være den stedlige representant for reder og den som formidler den avgiftsbelagte tjenesten mellom reder og myndighetene.

Annet ledd er nytt og åpner for at fartøy som er skyldig avgifter kan nektes losing etter § 9, med mindre det stilles sikkerhet tilsvarende skyldige losavgifter som vil påløpe ved den lospliktige seilasen. Dette vil være et mindre inngripende alternativ til arrest i skip på bakgrunn av sjøpantrett, for å tvinge frem betaling av skyldige avgifter. Særlig for enkelte sesongbaserte fartøyskategorier er for sen betaling et problem. Bestemmelsen vil ikke være aktuell for fartøy som løser losplikten ved bruk av farledsbevis.

Tredje ledd viderefører gjeldende loslov § 18 tredje ledd. Det er føyd til en henvisning til annet ledd for å vise at skyldige forsinkelsesrenter også kan inkluderes i kravet om å stille sikkerhet for betaling.

Fjerde ledd viderefører gjeldende loslov § 18 fjerde ledd, med unntak av siste del av leddet. En videreføring av siste del av leddet kunne ha blitt oppfattet som å avgrense anvendelsen til den som var eier av fartøyet da avgiftene påløp. Agent er etter første ledd solidarisk ansvarlig for avgifter, og krav mot agent kan også være tvangsgrunnlag for utlegg.

Avgifter pålagt i medhold av gjeldende loslov inndrives i dag av Kystverket. Femte ledd inneholder en ny hjemmel om at avgifter pålagt i medhold av loven kan inndrives av Statens innkrevingsentral, med mindre departementet bestemmer annet.

Det skal også bemerkes at sjøloven § 51 etablerer at fordringer mot skipets reder er sikret ved sjøpantrett i skipet for så vidt gjelder krav på losavgifter.

Til § 15 Tilsyn og vedtak

Bestemmelsen innfører en generell tilsynsrett knyttet til overholdelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av loven. Tilsynsobjekter etter losloven er primært fartøy, men også navigatører og rederi vil kunne være tilsynsobjekter, med tanke på dokumentkontroller. Den alminnelige betydningen av rederbegrepet i sjøretten skal legges til grunn.

Med tilsyn menes her tilsynsmyndighetens kontroll med hvordan rettslige forpliktelser etter loven etterleves, samt eventuelle etterfølgende reaksjoner ved avvik. Både systematiske kontrolltiltak og konkret kontroll med enkeltsubjekter omfattes.

Kystvakten har myndighet til å føre kontroll med at losloven blir overholdt. Dette følger av lov 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten § 12 første ledd bokstav h) jf. § 33. Kystvakten gjennomfører slike kontrolloppdrag i dag.

I tillegg til den kontroll av fartøyet Kystvakten utfører på sjøen, er det en rekke tilsyn og kontrolloppgaver som utføres fra land. Dette spenner fra de tilsynsmuligheter Kystverket har gjennom sine meldings- og navigasjonssystemer, til den fysiske tilstedeværelsen Kystverket har langs kysten. De primære tilsynsoppgavene etter losloven er å påse at losplikten, regler om farledsbevis og vilkår og begrensninger for farledsbevis blir overholdt.

Departementet bestemmer hvem som er tilsynsmyndighet etter loven. Ved ikke å angi tilsynsmyndigheten ved egennavn i loven, sikres fleksibilitet til å gjøre tilpasninger ved endringer i organiseringen av Kystverkets oppgaver, og å gi andre statlige organ tilsynsoppgaver dersom dette er hensiktsmessig.

Tilsyn innebærer et element av reaksjon. Påpeking av plikt og anmeldelse av straffbare brudd på losloven og underliggende forskriftsverk ligger innenfor rammen av tilsynsbegrepet, jf. § 20. Egnede reaksjoner vil også kunne være å pålegge ulike forvaltningstiltak i medhold av §§ 16, 17, 18 og 19.

Til § 16 Adgang til fartøy og opplysningsplikt

Første ledd gir tilsynsmyndigheten etter loven rett til uhindret adgang til fartøy som er pliktige til å bruke los eller benytte farledsbevis i henhold til § 6. Dette skal sikre en effektiv adgang til å foreta tilsyn etter § 14.

Det er i utgangspunktet tilsynsmyndigheten selv som bestemmer hvordan tilgangen skal skje, for eksempel tidspunkt, men det forutsettes at

dette skjer under rimelig hensyntagen til eiers behov. Tilgangen er begrenset til det som er «*nødvendig*» for å gjennomføre tilsynet. Dette innebærer at tilsyn som en hovedregel bør utføres når fartøyet likevel ligger stille, slik at fartøyet ikke blir hindret eller forsinket i sin fart. Det må også vurderes om informasjon i enkelte tilfeller bør skaffes på annen måte enn ved adgang til fartøy.

Det er også viktig å være bevisst på skillet mot § 18 om bruk av tvangsmidler, hvor slik bruk er kvalifisert gjennom kravet om «*mistanke*».

Annnet ledd gir hjemmel for at tilsynsmyndigheten etter loven kan kreve å få tilgang til all dokumentasjon som er relevant for å kontrollere at reglene om losplikt, farledsbevis og vilkår for bruk av farledsbevis er overholdt. Dokumentasjon kan være både skriftlig og elektronisk, og omfatter blant annet farledsbevis, mannskapslister, mønstringsdokumenter, seilingsplaner og seilingslogg.

Bestemmelsen skal sikre tilsynsmyndigheten etter loven tilgang til all relevant dokumentasjon, og reder og skipsfører kan ikke nekte å utlevere dokumenter som myndigheten krever fremlagt. Ved tvil må likevel tilsynsmyndigheten etter loven saklig begrunne sitt behov. Rederi og skipsfører har en selvstendig plikt til å vurdere hva som kan være relevant dokumentasjon og fremlegge dette for tilsynsmyndigheten etter loven.

Om fremgangsmåten ved tilsyn gjelder reglene i forvaltningsloven § 15.

Til § 17 Tap av rett til farledsbevis

Bestemmelsen åpner for å frata innehaveren av farledsbevis eller kadettfarledsbevis retten til farledsbeviset ved brudd på regelverk som skal ivareta sjøsikkerheten eller vilkår knyttet til farledsbeviset. I tillegg åpner bestemmelsen for å frata farledsbevis dersom innehaveren blir involvert i et forhold eller det foreligger omstendigheter som gjør at vedkommende åpenbart ikke er skikket til å inneha farledsbevis.

Bestemmelsen må sees i sammenheng med § 14 som gir hjemmel til forvaltningstiltak som ikke er en administrativ sanksjon. Inndragning av farledsbevis og kadettfarledsbevis kan også skje etter § 14. Det vil være aktuelt dersom innehaveren av farledsbeviset ikke lenger fyller vilkårene for å ha farledsbeviset eller dersom innehaveren ikke gir forvaltningen nødvendige opplysninger for å kunne vurdere om vilkårene er tilstede.

Tap av retten til farledsbevis eller kadettfarledsbevis kan være et inngripende tiltak. Inndragning etter denne bestemmelsen vil være en admi-

nistrativ sanksjon. I de tilfellene der dette vurderes må handlingen eller tilstanden man ønsker å reagere mot henge sammen med innehav eller bruk av farledsbevis, og det må vurderes om reaksjonen er forholdsmessig. I vurderingen vil det være sentralt om inndragelsen vil bidra til å fremme formålet i loven. Kjerneområdet for bruk av bestemmelsen vil derfor være tilfeller der farledsbevisinnehavere bryter hviletidsbestemmelser eller seiler uten los i farvann der farledsbeviset ikke er gyldig, men det vil også kunne brukes mot andre forhold som omfattes av bestemmelsen.

I bestemmelsen er det innført et skille mellom inndragning for kortere eller lengre perioder enn to år. Tilsynsmyndigheten etter loven er gitt adgang til å treffe vedtak om inndragning for en periode kortere enn to år. Dersom tilsynsmyndigheten etter loven mener at farledsbeviset bør inndras for en lengre periode eller permanent, må det anlegges sak. Selv om inndragning etter bestemmelsen har et pønalt formål, er reaksjonen ikke straff i straffeprosesslovens forstand. Slike saker må derfor anlegges etter reglene i tvisteloven eller som ledd i en straffesak med bakgrunn i samme forhold, jf. straffeprosessloven § 427. Tilsynsmyndigheten etter loven har mulighet til å innføre begrensninger på farledsbeviset og dermed nyansere sanksjonen. Således kan det fastsettes at rettighetstapet bare skal gjelde for en del av farledsbeviset. Det kan også bestemmes at farledsbeviset fortsatt skal være gjeldende, men på mer tyngende vilkår, for eksempel begrenset til dagseilas.

Utkastet inneholder ikke bestemmelser om virkningstidspunkt. Dette må derfor fastsettes av tilsynsmyndigheten etter loven i vedtaket. Etter omstendighetene kan det være grunn til å bestemme at rettighetstapet først skal gjelde fra en dato noe frem i tid, men det kan også være tilfeller der hensynet til sjøsikkerheten tilsier at vedtaket skal gjelde med umiddelbar virkning. I hvilken grad det er rimelig å gi innehaveren av farledsbeviset en viss tid til å innrette seg, må veies opp mot hensynet til sjøsikkerheten.

Til § 18 Overtredelsesgebyr

Departementet har vurdert det som nødvendig at det reageres med sanksjoner ved overtredelser av losloven og tilhørende forskrifter. Prinsippet om forholdsmessighet i strafferetten tilsier at straff skal stå i samsvar med det straffebud som blir brutt. Straffeansvar for mindre alvorlige overtredelser er etter departementets vurdering en ufor-

holdsmessig og uhensiktsmessig reaksjonsform, og det er i denne sammenheng sett hen til om nødvendig etterlevelse kan sikres ved bruk av andre sanksjoner enn straff.

Departementet har vurdert at overtredelsesgebyr kan være en hensiktsmessig reaksjonsform i denne sammenheng, og bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten etter loven adgang til å ilegge overtredelsesgebyr ved overtredelse av loven og bestemmelser gitt i medhold av loven. Gjeldende rett inneholder ingen tilsvarende bestemmelse.

Et overtredelsesgebyr karakteriseres ved at forvaltningen pålegger en person eller et foretak, for eksempel et rederi, å betale et pengebeløp til det offentlige som følge av at personen eller noen som identifiseres med foretaket har overtrådt en handlingsnorm (et forbud eller et påbud) fastsatt i lov eller forskrift i medhold av lov eller i individuell avgjørelse.

Overtredelsesgebyr er en administrativ sanksjon som er ment å ivareta både individuell- og allmennpreventive hensyn, og vil også ha til formål å hindre fremtidige overtredelser. Overtredelsesgebyr har likhetstrekk med straff, men er ikke å regne som straff og ilegges heller ikke av politi eller domstol. Sammenlignet med straff er overtredelsesgebyr et enklere og raskere sanksjonsmiddel, og innebærer en avkriminalisering som i hovedsak er beregnet til bruk ved de mindre alvorlige overtredelsene. Tilsynsmyndigheten etter loven skal ikke ilegge overtredelsesgebyr der overtredelsen anmeldes til politiet. Ved en anmeldelse bør tilsynsmyndigheten etter loven formidle tilstrekkelig informasjon til påtalemyndigheten slik at de hensyn og forhold som blir gjenspeilet i et overtredelsesgebyr, tas i betraktning ved fastsettelsen av påstand om botens størrelse.

Endelig vedtak er tvangsgrunnlag for utlegg. Med «endelig vedtak» menes vedtak fra førsteinstansen som ikke er påklaget når klagefristen er utløpt, og vedtak fattet av klageinstansen.

Til § 19 Tvangsmidler

Det er ønskelig å videreføre bestemmelsen om tvangsmidler, for så vidt gjelder brudd på lospliktreglene. Overtredelse av lospliktreglene kan få store konsekvenser for sjøsikkerheten, og det er derfor grunn til å beholde regelen.

Det er et kriterium at det er grunn til «mistanke» om at det er begått en overtredelse av § 6 for at bestemmelsen om tvangsmidler skal kunne benyttes, og bruk av myndigheten må avveies i forhold til kostnadene vedkommende rederi kan

påføres. Inngrepene er alvorlige, og forutsettes derfor primært anvendt når det er grunn til å tro at fartøyet på vesentlig måte ikke opptrer i samsvar med regelverket.

Et eksempel på hva som menes med «nærmere undersøkelser» kan være at tilsynsmyndigheten etter loven har et berettiget behov for å sjekke tilgjengelig dokumentasjon for å sikre at skipets navigatører innehar farledsbevis i tråd med regelverket.

Kystvakten kan føre kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av losloven blir overholdt. Lov 13. juni 1997 nr. om Kystvakten (Kystvaktloven) § 33 gir Kystvakten samme myndighet til kontroll som tilsynsmyndigheten etter losloven har, herunder bestemmelsen om tvangsmidler. Kystvakten sin kontroll skal så langt mulig skje etter anmodning fra tilsynsmyndigheten etter losloven.

Når det gjelder unndragelse av plikt til å betale avgifter, videreføres ikke muligheten til å bruke tvangsmidler. Bestemmelsen har vist seg å være lite brukt til dette formålet. Det er foreslått lovregulert et solidarisk ansvar for agent, samt muligheten til å kreve sikkerhet for fartøy som ikke har betalt forfalte avgifter. Dette anses å være mer hensiktsmessige måter å sikre betaling av avgifter. I vurderingen er det også sett hen til Sanksjonsutvalgets utredning. På side 182 drøfter utvalget bruk av tvangsmidler fra forvaltningens side og konkluderer med at det «er grunn til å være tilbakeholden med å legge slik myndighet til forvaltningen, og det fremsettes ikke forslag om hjemmel for bruk av tvangsmidler på generell basis.» Å innsnevre bestemmelsen til kun å gjelde brudd på lospliktreglene, finner støtte i denne uttalelsen.

Til § 20 Straffansvar

Moderne lovgivningsprinsipper tilsier at det ikke bør utformes mer vidtrekkende håndhevings-systemer enn at håndhevingen står i rimelig forhold til det som skal ivaretas ved de enkelte bestemmelser. Departementet er imidlertid av den oppfatning at det i denne sammenheng også er grunn til å bruke straffesanksjon som håndhevingsmekanisme ved overtredelse av bestemmelser som beskytter viktige samfunnsmessige interesser. Eksempel på dette kan være brudd på lospliktbestemmelsen eller hviletidsbestemmelsen som er av en slik karakter at sjøsikkerheten svekkes vesentlig. Det vises i denne sammenheng til Sanksjonsutvalget, som øverst på side 264 andre spalte i sin utredning uttaler at straff i

enkelte tilfeller vil kunne være en egnet sanksjon av hensyn til sikkerhet til sjøs.

Behandling av sjøfolk i etterkant av sjøulykker har i den siste tiden fått stor oppmerksomhet. Det har fra enkelte hold vært kritisert og påpekt at sjøfolk som har vært involvert i sjøulykker kriminaliseres. På denne bakgrunn har det blitt utarbeidet retningslinjer i IMO om rettferdig behandling av sjøfolk (fair treatment of seafarers). I tillegg har EU gjennom direktiv 2009/18/EF om gransking av sjøulykker stilt som krav at det skal tas hensyn til IMOs retningslinjer. En henvisning til IMOs retningslinjer er således tatt inn i sjølovens § 486.

Da loslovens formål er å sikre trygg ferdsel til sjøs, både i forhold til sikkerhet og til miljø, er verneinteressene sterke og det er således rimelig at det innføres straffesanksjoner for brudd på losloven.

Straff som sanksjon for overtredelse av loven vil være et alternativ til overtredelsesgebyr. Ilegger tilsynsmyndigheten etter loven overtredelsesgebyr, vil det ikke være aktuelt også å anmelde det samme forholdet. Samtidig skal valget av straffesanksjon fremfor overtredelsesgebyr også vise at forholdet er av en mer alvorlig karakter. I de tilfeller der straff utmåles i form av bot, bør derfor boten være høyere enn overtredelsesgebyr utferdiget for sammenlignbare faktiske forhold.

Første ledd sier at overtredelser av loven straffes med bøter eller fengsel inntil ett år, og at skyldkravet er forsett eller uaktsomhet. I tråd med føringene som fremkommer i Sanksjonsutvalgets utredning, er det lagt inn et vesentlighetskrav. Vesentlighetskravet i straffebudet innebærer at overtredelsen må være av en kvalifisert alvorlighetsgrad før det skal straffes. Hvor alvorlig overtredelsen må være, må avgjøres konkret i det enkelte tilfelle basert på omfang og virkninger av overtredelsen, graden av skyld, samt om overtredelsen er egnet til å skade de interesser handlingsnormen skal beskytte.

Innføring av fengselstraff for overtredelse av losloven er nytt sammenlignet med gjeldende lov. Fengselstraff er ment brukt i de tilfellene der både graden av utvist skyld er grov og lovbruddets art tilsier en streng sanksjon. Et typisk eksempel vil være der navigatører gjennomfører en seilas etter å ha blitt gjort oppmerksom på at seilassen vil være et brudd på losplikten, og der navigatørens erfaring og fartøyets karakter tilsier at seilassen er svært risikabel. Fengselstraff vil også være aktuelt der lovbruddet er gjennomført for å oppnå en annen fordel, eksempelvis der et

fartøy bryter losplikten og gjennomfører en svært risikabel seilas for å spare tid og derved unngå en kontraktfestet tidsbot. Øvre grense for fengselsstraff er satt ut fra nivået etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet § 60 første ledd og § 61 første ledd om straff for overtredelser av plikten til sikker navigering, samt den alminnelige utviklingen av straffenivået for overtredelser som medfører skade eller fare for skade på miljøet, se for eksempel dom inntatt i Rt. 2012 s. 65 i avsnitt 120.

For at politiet i særskilte tilfeller skal kunne benytte tvangsmidler som varetektsfengsling, må strafferammen for overtredelser være over 6 måneder, jf. lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker § 171. Dette vil for eksempel være aktuelt ved unndragelsesfare i tilfeller der det er utenlandske fartøy som mistenkes for brudd på losplikten.

For at enkeltpersoner skal kunne straffes, er det et vilkår at det foreligger subjektiv skyld. Når det gjelder foretak, kan det etter almindelig borgerlig Straffelov 22. mai 1902 nr. 10 (straffeloven) § 48a idømmes foretaksstraff, selv om ingen enkeltpersoner kan straffes. For foretak kan det således idømmes straff på tilnærmet objektivt grunnlag.

Losloven har ingen spesialbestemmelse om foretaksstraff, men den generelle hjemmelen for å ilegge foretaksstraff i straffeloven § 48 a, jf § 48 b kommer til anvendelse ved overtredelser av losloven. Dette vil kunne være aktuelt i tilfeller hvor rederiet for eksempel instruerer navigatøren til å bryte hviletidsbestemmelsene eller selve lospliktbestemmelsen.

Saker etter losloven er undergitt offentlig påtale, jf. straffeloven § 77.

Til § 22 Overgangsbestemmelser

Bestemmelsen er modernisert og forenklet i tråd med gjeldende regler om lovteknikk. Gjeldende forskrifter vil bare fortsette å gjelde i den utstrekning de ikke strider mot loven her eller forskrifter gitt i medhold av denne.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om losordningen (losloven).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om losordningen (losloven) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til lov om losordningen

§ 1 Lovens formål

Loven skal legge til rette for en losordning som, ved å sikre tilstrekkelig farvannskompetanse om bord, skal bidra til å trygge ferdselen på sjøen ut fra samfunnmessige hensyn, samt medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver.

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder i sjøterritoriet og i de indre farvann såfremt annet ikke er bestemt i loven.

Loven gjelder for elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen i den utstrekning departementet bestemmer.

Loven gjelder for Svalbard og Jan Mayen i den utstrekning Kongen bestemmer. Kongen kan gjøre unntak fra loven og fastsette slike særlige regler som de stedlige forholdene tilsier.

Kongen kan fastsette de endringer i loven som er nødvendige ved beredskap og i krig.

§ 3 Forholdet til folkeretten

Loven gjelder med de begrensninger som er anerkjent i folkeretten eller følger av overenskomst med fremmed stat.

§ 4 Definisjoner

I denne lov forstås med:

- losing: veiledning for fartøy ved navigering og manøvrering, som utføres av los
- los: person ansatt i lostjenesten med lossertifikat som er utstedt i henhold til loven her
- losplikt: plikt til å bruke los eller farledsbevis
- fartøy: enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, løfteinnretning, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, herunder undervannsfartøy av enhver art
- kadettfarledsbevis: midlertidig farledsbevis som utstedes til navigatører som er under kontraktfestet opplæring i kystseilas om bord

§ 5 Organisering av lostjenesten

Lostjenesten skal organiseres i en forvaltningsmessig del og en operativ del som skal være uavhengige av hverandre.

Departementet bestemmer hvem som er forvaltningsmessig del og operativ del.

Det statlige tilsynet utøves i henhold til § 14.

Departementet kan gi forskrift for lostjenesten ved beredskap og i krig.

§ 6 Losplikt

Lospliktige fartøy skal bruke navigatør med farledsbevis eller los med sertifikat for vedkommende farvann. Hvis los med sertifikat for vedkommende farvann ikke kan tilvises, kan annen los som er kjent i farvannet tilvises.

Finner en skipsfører eller reder at det er nødvendig med veiledning med hensyn til navigering og manøvrering av andre enn fartøyets faste navigatører, skal los benyttes. Dette gjelder ikke for militære fartøy og andre fartøy under militær kommando.

Departementet gir forskrift om

- hvilke geografiske områder losplikten gjelder for
- hvilke fartøy som er lospliktige, herunder hvilke som skal bruke los og hvilke som kan benytte farledsbevis

Ved fastsettelse av losplikt skal det legges vekt på farvannets beskaffenhet og på om fartøyet på grunn av sin størrelse, last eller antall passasjerer kan utgjøre en risiko for tap av menneskeliv, skade på miljøet og tap av verdier.

Departementet kan gi forskrift om bestilling av los.

Kongen kan fastsette forskrifter om losplikt av hensyn til rikets sikkerhet.

§ 7 Skipsførers plikter ved losing

Skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, plikter å legge til rette for losingen.

Skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, kan overlate kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering til losen. Losen skal i slike tilfeller ikke erstatte noen av fartøyets navigatører.

Loven her medfører ingen endringer i de regler som gjelder ansvaret for skipsførere, eller den som fører kommandoen i hans sted.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om tilrettelegging for losingen.

§ 8 *Losens plikter ved losing*

Losen skal veilede skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, ved navigering og manøvrering av fartøyet.

Losingen skal utføres slik at navigeringen og manøvreringen av skipet skjer på en sikker måte.

Under losingen skal losen være på kommandobroen eller på det sted hvor losingen best kan utføres.

Losen skal av sikkerhetshensyn ha minst tolv timers tjenestefrihet fra losing hvert døgn. Dette gjelder ikke for militære fartøy og andre fartøy under militær kommando ved beredskap og i krig.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om losens plikter ved losing.

§ 9 *Adgang til å nekte et fartøy losing*

Departementet kan treffe vedtak om ikke å tilvise los eller å avbryte en pågående losing, dersom seilassen

- a) medfører et forsettlig brudd på nasjonalt regelverk som skal trygge ferdselen på sjøen
- b) utgjør en åpenbar risiko for tap av menneskeliv, skade på miljøet eller tap av verdier

Departementet skal i slike tilfeller umiddelbart underrette fartøyet om årsakene til at fartøyet nektes losing etter første ledd.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om i hvilke tilfeller det kan treffes vedtak om ikke å tilvise fartøy los eller å avbryte en pågående losing, og hvordan slike saker skal behandles.

§ 10 *Erstatningsansvar*

Ved anvendelse av skadeserstatningsloven § 2-1 betraktes losen for å være i fartøyetts tjeneste under losingen. Loven her medfører ellers ingen endring i gjeldende erstatningsregler.

Losen plikter å erstatte skade som losen volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten, etter gjeldende erstatningsregler, jf. skadeserstatningsloven § 2-3.

§ 11 *Farledsbevis*

Farledsbevis kan utstedes til skipsfører og andre av fartøyetts navigatører. Farledsbeviset gir rett til å seile i angitte lospliktige farleder eller områder med angitte fartøy uten los.

For at andre av fartøyetts navigatører skal kunne benytte sitt farledsbevis, må skipsføreren ha farledsbevis for det aktuelle området.

Ved utstedelse av farledsbevis skal det legges vekt på søkerens kompetanse og farvannskunnskap, risikoen knyttet til fartøyet og risikoen knyttet til farvannet.

Departementet gir forskrift om utstedelse og bruk av farledsbevis, herunder om etablering av ordninger med rederiers egenkontroll av søkers kompetanse og farvannskunnskap.

§ 12 *Krav til losen*

En los skal ha gyldig lossertifikat utstedt i henhold til forskrift fastsatt i medhold av bestemmelsen her.

Departementet gir forskrift om:

- a) kvalifikasjonskrav for opptak som losaspirant, herunder helsekrav og krav til utdanning, fartstid og sertifikater
- b) helsekrav til og legeundersøkelse av loser
- c) krav til utdanning og eksaminering av loser
- d) vilkår for å få, utvide og opprettholde lossertifikat, herunder de krav som stilles til farvannskunnskap
- e) krav til lossertifikaters form, utstedelse og innhold

§ 13 *Avgifter*

Lospliktige fartøy skal betale losavgifter.

Departementet kan gi forskrift om:

- a) losberedskapsavgift og losingsavgift for fartøy som bruker los
- b) losberedskapsavgift for fartøy som benytter navigatør med farledsbevis
- c) at den som søker om farledsbevis skal betale avgift for behandling og utstedelse av farledsbevis
- d) avgiftenes utforming

§ 14 *Sikring og innkreving av avgifter*

Reder og agent er solidarisk ansvarlige for avgifter etter loven her.

Et fartøy som ikke har betalt forfalte avgifter, kan nektes losing med mindre det stilles sikkerhet for betaling av losavgifter.

Ved forsinket betaling av avgifter svares forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven. Annet ledd gjelder tilsvarende.

Skyldig avgift er tvangsgrunnlag for utlegg.

Krav på avgifter som nevnt i § 12 innkreves av Statens innkrevingsentral, med mindre departementet bestemmer noe annet.

Departementet kan gi forskrift om:

- a) utferdigelse, kontroll og innkreving
- b) tilleggsavgift for fartøy som unnlater å betale avgift etter loven her

§ 15 Tilsyn og vedtak

Departementet bestemmer hvem som er tilsynsmyndighet etter denne loven. Tilsynsmyndigheten skal føre tilsyn med at bestemmelsene i og i medhold av denne loven blir overholdt.

Departementet kan gi forskrift om organisering, gjennomføring og avgrensning av tilsynsoppgavene.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift gi nærmere bestemmelser om plikt til å gi meldinger og opplysninger som er nødvendige for å føre tilsyn med at bestemmelsene i og i medhold av denne loven blir overholdt.

§ 16 Adgang til fartøy og opplysningsplikt

Tilsynsmyndigheten etter denne loven skal ha uhindret adgang til fartøy som er lospliktige etter § 6 i den utstrekning det er nødvendig for gjennomføringen av tilsynet.

Fartøy, rederi og innehaver av farledsbevis skal, når tilsynsmyndigheten krever det, fremlegge dokumentasjon som er relevant for å føre tilsyn med at bestemmelsene om plikt til å bruke los eller benytte navigator med farledsbevis blir overholdt.

§ 17 Tap av retten til farledsbevis

Innehaveren av farledsbevis eller kadettfarledsbevis kan tape retten til farledsbeviset dersom

- innehaveren overtrer bestemmelser i lov, forskrift eller enkeltvedtak som gjelder sikkerheten til sjøs
- innehaveren bryter vilkår for å ha farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset
- innehaveren blir involvert i forhold, eller det foreligger omstendigheter, som gjør at han eller hun åpenbart ikke er skikket til å ha farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset.

Tilsynsmyndigheten kan fatte vedtak om rettighetstap for inntil to år. Rettighetstapet kan gjøres betinget eller innebære begrensninger i farledsbeviset. Rettighetstap ut over to år avgjøres ved dom.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om tap av retten til farledsbevis eller kadettfarledsbevis.

§ 18 Overtredelsesgebyr

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 6, 7, 8, 10, 11, 15 eller 18.

Når en overtredelse som kan medføre overtredelsesgebyr er begått av noen som har handlet på vegne av et rederi, kan overtredelsesgebyr ilegges rederiet selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

Ved avgjørelsen av om et rederi skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmåling av gebyret, skal det særlig legges vekt på

- overtredelsens grovhet
- om rederiet ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne forebygge overtredelsen
- om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- om det foreligger gjentakelse
- rederiets økonomiske evne

Betalingsfristen for ilagt gebyr er fire uker fra vedtakstidspunktet. Endelig vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 19 Tvangsmidler

Ved mistanke om overtredelse av § 6 kan tilsynsmyndigheten beordre fartøyet stanset og anvise oppankring eller anløp til bestemt sted for nærmere undersøkelser.

§ 20 Straffansvar

Den som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer §§ 6, 7, 8, 10 eller 11, eller forskrifter gitt i medhold av disse bestemmelsene når det i forskriften er fastsatt at slik overtredelse av den aktuelle bestemmelse er straffbar, straffes med bøter eller fengsel inntil 1 år.

Ved vurderingen av om en overtredelse er vesentlig skal det særlig legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld.

§ 21 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten m.v. oppheves fra den tid Kongen bestemmer.

§ 22 Overgangsbestemmelser

Forskrifter og enkeltvedtak gitt i medhold av lov 16. juni 1989 nr. 59 og lov 9. april 1948 nr. 2 gjelder også etter at loven her har trådt i kraft.

Kongen kan gi forskrift om overgangsbestemmelser.

Vedlegg 1**Lovspeil losloven**

Utkast til lovbestemmelser fremgår av proposisjonen. Dette lovspeilet er ment som et praktisk hjelpemiddel for de som skal sette seg inn i forslaget til ny bestemmelser.

I kolonnen til venstre er inntatt utkast til nye lovbestemmelser. Tekst i kursiv i venstre kolonne markerer det som er nytt i forhold til parallelle bestemmelser i gjeldende loslov.

I kolonnen til høyre er gjengitt gjeldende loslovbestemmelser, samt i noen tilfeller bestemmelser fra gjeldende lospliktforskrift. Tekst i kursiv i høyre kolonne markerer det som ikke er videreført i utkast til nye lovbestemmelser.

Nye lovbestemmelser	Tidligere bestemmelsers ordlyd
<p>§ 1 <i>Lovens formål</i></p> <p>Loven skal legge til rette for en <i>losordning</i> som, <i>ved å sikre tilstrekkelig farvannskompetanse om bord</i>, skal bidra til å trygge ferdselen på sjøen <i>ut fra samfunnmessige hensyn</i>, samt medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver.</p>	<p>§ 1. (<i>formål</i>)</p> <p>Formålet med loven er å sikre en effektiv <i>los-tjeneste</i>, som kan bidra til å trygge ferdselen på sjøen og <i>derigjennom verne om miljøet</i>, samt medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver.</p>
<p>§ 2 <i>Virkeområde</i></p> <p>Loven gjelder i sjøterritoriet og i de indre farvann såfremt annet ikke er bestemt i loven.</p> <p>Loven gjelder for elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen i den utstrekning departementet bestemmer.</p> <p>Loven gjelder for Svalbard og Jan Mayen i den utstrekning Kongen bestemmer. Kongen kan gjøre unntak fra loven og fastsette slike særlige regler som de stedlige forholdene tilsier.</p> <p>Kongen kan fastsette de endringer i loven som er nødvendige ved beredskap og i krig.</p>	<p>§ 2. (<i>virkeområde</i>)</p> <p>Loven gjelder norsk indre farvann og norsk sjøterritorium ellers såfremt annet ikke er bestemt i loven eller følger av folkeretten.</p> <p>Loven gjelder vassdrag så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. <i>Departementet kan ved enkeltvedtak eller forskrift fastsette hva som forstås med farbar.</i></p> <p>Loven gjelder for Svalbard i den utstrekning Kongen bestemmer. Kongen kan også fastsette nødvendige endringer i loven dersom de stedlige forhold på Svalbard tilsier det.</p> <p>Kongen kan fastsette de endringer i loven som er nødvendige ved beredskap og i krig.</p> <p><i>Departementet kan helt eller delvis, ved enkeltvedtak eller forskrift, unnta korte forflytninger innenfor kommunens sjøområde fra lovens virkeområde.</i></p>
<p>§ 3 <i>Forholdet til folkeretten</i></p> <p>Loven gjelder med de begrensninger som er anerkjent i folkeretten eller følger av overenskomst med fremmed stat.</p>	<p>Losloven § 2 første ledd.</p>

Nye lovbestemmelser	Tidligere bestemmelsers ordlyd
<p>§ 4 Definisjoner I denne lov forstås med:</p> <p>a) losing: veiledning for fartøy ved navigering og manøvrering, <i>utført av los</i></p> <p>b) los: person ansatt i <i>lostjenesten</i> og som har lossertifikat som er utstedt i henhold til loven her</p> <p>c) losplikt: plikt til å bruke los <i>eller farledsbevis</i></p> <p>d) fartøy: enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, <i>løfteinnretning</i>, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, herunder undervannsfartøy av enhver art</p> <p>e) <i>kadettfarledsbevis: midlertidig farledsbevis som utstedes til navigatører som er under kontraktfestet opplæring i kystseilas om bord</i></p>	<p>§ 3. (definisjoner) I loven her og i forskrifter gitt i medhold av den betyr:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Losing: Veiledning for fartøy ved navigering og manøvrering. 2. Los: Person som har lossertifikat som er utstedt i henhold til loven her. 3. <i>Statslos: Los som er ansatt av staten.</i> 4. <i>Rederilos: Los som er rederiansatt.</i> 5. <i>Losberedskapsgebyr: Gebyr som betales for statlig losberedskap. Losingsgebyr: Gebyr som betales for faktisk bruk av statslos.</i> 6. Losplikt: Plikt til å bruke los. 7. Fartøy: Enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted herunder undervannsfartøy av enhver art. <p><i>Departementet kan i tvilstilfelle ved enkeltvedtak eller forskrift fastsette hva som forstås med definisjonene i paragrafen her.</i></p> <p>Lospliktforskriften § 2 nr. 7: Kadettfarledsbevis: Midlertidig farledsbevis som utstedes til navigatører som er under kontraktfestet opplæring i kystseilas om bord.</p>
<p>§ 5 Organisering av lostjenesten Lostjenesten skal organiseres i en forvaltningsmessig del og en operativ del som skal være uavhengige av hverandre. Departementet bestemmer hvem som er forvaltningsmessig del og operativ del. Det statlige tilsynet utøves i henhold til § 14. Kongen kan gi forskrift for lostjenesten ved beredskap og i krig.</p>	<p>§ 4. (Kystverket) <i>Departementets oppgaver etter loven her utøves gjennom Kystverket, som omfatter Kystdirektoratet, kystdistriktskontorene og underliggende organer med Kystdirektoratet som sentralmyndighet. Kongen fastsetter forskrifter for Kystverket vedrørende lostjenesten.</i></p> <p>§ 21. (tjeneste ved beredskap og i krig) <i>Ved beredskap og i krig plikter rederilosene å gjøre samme tjeneste som statslos. Departementet kan fastsette direktiv for lostjenesten ved beredskap og i krig.</i></p>
	<p>§ 5. (statens myndighet) <i>Departementet har ansvaret for organisering, tilsyn og kontroll med statlig losing. Departementet fører dessuten kontroll med annen losing i den utstrekning dette følger av loven her.</i> <i>Kystdirektoratet kan delegerer myndighet etter loven her til Kystverkets distriktskontorer</i></p>
	<p>§ 6. (rådgivende organ for departementet) <i>Kongen kan bestemme at det skal opprettes et rådgivende organ for departementet i lossaker. Kongen fastsetter rådets mandat og oppnevner leder, medlemmer og personlige varamedlemmer.</i></p>

Nye lovbestemmelser	Tidligere bestemmelsers ordlyd
<p>§ 6 Losplikt <i>Lospliktige fartøy skal bruke navigatør med farledsbevis eller los med sertifikat for vedkommende farvann. Hvis los med sertifikat for vedkommende farvann ikke kan tilvises, kan annen los som er kjent i farvannet tilvises.</i></p> <p>Finner en skipsfører eller reder at det er nødvendig med veiledning med hensyn til navigering og manøvrering av andre enn fartøyets faste navigatører, skal los benyttes. Dette gjelder ikke for militære fartøy og andre fartøy under militær kommando.</p> <p>Departementet gir forskrift om</p> <ol style="list-style-type: none"> hvilke geografiske områder losplikten gjelder for hvilke fartøy som er lospliktige, herunder hvilke som skal bruke los og hvilke som kan benytte farledsbevis <p><i>Ved fastsettelse av losplikt skal det legges vekt på farvannets beskaffenhet og på om fartøyet på grunn av sin størrelse, last eller antall passasjerer kan utgjøre en risiko for tap av menneskeliv, skade på miljøet og tap av verdier.</i></p> <p>Departementet kan gi forskrift om bestilling av los.</p> <p>Kongen kan fastsette forskrifter om losplikt av hensyn til rikets sikkerhet.</p>	<p>§ 12. (bruk av los) Finner en skipsfører eller reder at det er nødvendig med veiledning med hensyn til navigering og manøvrering av andre enn fartøyets faste mannskap, skal statslos nyttes. Første punktum gjelder ikke for krigsfartøy eller andre fartøy under militær kommando.</p> <p><i>Fartøy som bare seiler i rutefart mellom norske havner, kan i stedet for statslos bruke rederilos. Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak bestemme at også andre fartøy kan bruke rederilos.</i></p> <p>Hvis statslos med sertifikat for vedkommende farvann ikke kan tilvises, kan annen los som er kjent i farvannet tilvises. I slike tilfelle betales gebyrer som om statslos med sertifikat for farvannet var benyttet.</p> <p>§ 13. (losplikt) Kongen kan fastsette forskrifter om losplikt når dette anses som nødvendig</p> <ol style="list-style-type: none"> for å forebygge at fartøyet eller dets last kan volde skade som følge av fartøyets navigering eller manøvrering eller av hensyn til rikets sikkerhet. <p><i>Bruk av statslos kan pålegges selv om fartøyet har rederilos i tjeneste.</i></p> <p>§ 7. (lostilvisning og losavløsning) Kystdirektoratet gir forskrifter om lostilvisning og losavløsning.</p>
<p>§ 7 Skipsførers plikter ved losing <i>Skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, plikter å legge til rette for losingens utførelse.</i></p> <p>Skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted, kan overlate kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering til losen. <i>Losen skal i slike tilfeller ikke erstatte noen av fartøyets navigatører.</i></p> <p>Loven her medfører ingen endringer i de regler som gjelder ansvaret for skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted.</p> <p><i>Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om tilrettelegging for losingen.</i></p>	<p>§ 8. (forholdet mellom skipsfører og los som er tilvist av staten) Loven her medfører ingen endringer i de regler som gjelder ansvaret til skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted.</p> <p><i>Losen er ansvarlig for losingen.</i> Skipsføreren eller den som fører kommandoen i hans sted, kan overlate til losen å gi <i>direktiver på fartøyets vegne</i> med hensyn til fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering.</p> <p>§ 11. (kost og innkvartering om bord) Departementet fastsetter forskrifter om krav til statslosenes kost og kvarter om bord, herunder tiltak dersom kravene ikke er tilfredsstillt.</p>

Nye lovbestemmelser	Tidligere bestemmelsers ordlyd
<p>§ 8 Losens plikter ved losing Losen skal veilede skipsføreren, eller den som fører kommandoen i hans sted, ved navigering og manøvrering av fartøyet. <i>Losingen skal utføres slik at navigeringen og manøvreringen av skipet skjer på en sikker måte.</i> Under losingen skal losen være på kommandobroen eller på det sted hvor losingen best kan utføres. Losen skal av sikkerhetshensyn ha minst 12 timers tjenestefrihet fra losing hvert døgn. Dette gjelder ikke for militære fartøy og andre fartøy under militær kommando ved beredskap og i krig. Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om losens plikter ved losing.</p> <p>§ 9 Adgang til å nekte et fartøy losing <i>Departementet kan treffe vedtak om ikke å tilvise los eller å avbryte en pågående losing, dersom seilassen</i></p> <p>a) <i>medfører et forsettlig brudd på nasjonalt regelverk som skal trygge ferdselen på sjøen</i> b) <i>utgjør en åpenbar risiko for tap av menneskeliv, skade på miljøet eller tap av verdier</i> <i>Departementet skal i slike tilfeller umiddelbart underrette fartøyet om årsakene til at fartøyet nektes losing etter første ledd.</i> <i>Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om i hvilke tilfeller det kan treffes vedtak om ikke å tilvise fartøy los eller å avbryte en pågående losing, og hvordan slike saker skal behandles.</i></p>	<p>§ 8 annet ledd første punktum Losen er ansvarlig for losingen.</p> <p>§ 9. (losingens utførelse) Under losingen skal losen være på kommandobroen eller på det sted hvor losingen best kan utføres, <i>med unntak av korte, nødvendige fravær. Under losens korte, nødvendige fravær må en av fartøyets offiserer være til stede på den plass hvorfra losen utfører losingen.</i></p> <p>§ 10. (tjenestefrihet) Losen skal av sikkerhetshensyn ha minst 12 timers tjenestefrihet fra losingen hvert døgn. Departementet fastsetter nærmere forskrifter, herunder om hvilket tidspunkt døgnet skal regnes fra, og i hvilken utstrekning reisetid og annen tjeneste skal regnes likt med losing. Bestemmelsen i paragrafen her gjelder ikke for tjeneste på krigsfartøy eller andre fartøy under militær kommando.</p>
<p>§ 10 Erstatningsansvar Ved anvendelse av skadeserstatningsloven § 2-1 betraktes losen for å være i fartøyets tjeneste under losingen. Loven her medfører ellers ingen endring i gjeldende erstatningsregler. Loven plikter å erstatte skade som losen volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten etter gjeldende erstatningsregler, jf. skadeserstatningsloven § 2-3.</p>	<p>§ 24. (erstatningsansvar) Med hensyn til skadeserstatningslovens § 2-1 betraktes statslosen for å være i fartøyets tjeneste under losingen. Loven her medfører ellers ingen endring i de gjeldende erstatningsregler. Skade som losen volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten, plikter han å erstatte etter gjeldende erstatningsregler, jfr. skadeserstatningslovens § 2-3.</p>

Nye lovbestemmelser	Tidligere bestemmelsers ordlyd
<p>§ 11 <i>Farledsbevis</i></p> <p>Farledsbevis kan utstedes til skipsfører og andre av fartøyets navigatører. Farledsbeviset gir rett til å seile i angitte <i>lospliktige</i> farleder eller områder med angitte fartøy uten los.</p> <p>For at andre av fartøyets navigatører skal kunne benytte sitt farledsbevis, må skipsføreren ha farledsbevis for det aktuelle området.</p> <p>Ved utstedelse av farledsbevis skal det legges vekt på søkerens kompetanse og farvannskunnskap, risikoen knyttet til fartøyet og risikoen knyttet til farvannet.</p> <p>Departementet gir forskrift om utstedelse og bruk av farledsbevis, herunder om <i>etablering av ordninger med rederiers egenkontroll av søkers kompetanse og farvannskunnskap</i>.</p>	<p>Lospliktforskriften § 2 nr. 6:</p> <p>Farledsbevis: Et dokument som viser at innehaveren er kvalifisert til å seile i angitte farleder eller områder med angitte fartøy uten los. <i>Farledsbeviset tilsvarer det engelske «Pilot Exemption Certificate».</i></p> <p>Lospliktforskriften § 16 annet ledd:</p> <p>For at andre av fartøyets navigatører enn skipsføreren skal kunne benytte sitt farledsbevis, må også skipsføreren ha farledsbevis for det aktuelle området.</p> <p>Lospliktforskriften § 10 annet og tredje ledd:</p> <p>Farledsbevis kan utstedes til skipsfører og andre av fartøyets navigatører. <i>Farledsbeviset kan begrenses og det kan settes vilkår i forbindelse med utstedelsen.</i></p> <p>Ved vedtaket om farledsbevis skal utstedes eller ikke, skal det særlig legges vekt på følgende forhold:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Søkerens kompetanse og farvannskunnskap. 2. Risikoen knyttet til fartøyet. 3. Risikoen knyttet til farvannet. 4. <i>Hensynet til liv, helse og miljø, herunder antall personer om bord.</i>
<p>§ 12 <i>Krav til los</i></p> <p>Los skal inneha gyldig lossertifikat utstedt i henhold til forskrifter fastsatt i medhold av bestemmelsen her.</p> <p>Departementet gir forskrift om</p> <ol style="list-style-type: none"> a) kvalifikasjonskrav for opptak som losaspirant, herunder helsekrav og krav til utdanning, fartstid og sertifikater b) helsekrav til og legeundersøkelse av loser c) krav til utdanning og eksaminering av loser d) vilkår for å få, utvide og opprettholde lossertifikat, herunder de krav som stilles til farvannskunnskap e) krav til lossertifikaters form, utstedelse og innhold 	<p>§ 19. (<i>rekruttering, utdanning, kvalifikasjonskrav</i>)</p> <p>Som losaspirant kan antas den som innen søknadsfristens <i>utløp ikke er fylt 38 år</i> og som har de eksamener og sertifikater som departementet bestemmer. <i>Departementet kan dispensere fra kravet til alder når tjenstlige hensyn tilsier det.</i></p> <p>For ansettelse som statslos eller rederilos kreves at den som ansettes, har lossertifikat for vedkommende farvann, eller innen en bestemt tid får lossertifikat for farvannet.</p> <p>Departementet gir forskrifter om utdanningen av loser og om reguleringen av tilgangen på loser, herunder om vilkårene for å få, utvide og opprettholde lossertifikat, og om de krav som stilles til farvannskjenning, og til helbred, syn, fargesans, hørsel og edrueighet, og om kontrollen av at disse kravene oppfylles.</p>

Nye lovbestemmelser	Tidligere bestemmelsers ordlyd
<p>§ 13 Avgifter Lospliktige fartøy skal betale losavgifter. Departementet kan gi forskrift om</p> <ol style="list-style-type: none"> losberedskapsavgift og losingsavgift for fartøy som bruker los losberedskapsavgift for fartøy som benytter navigator med farledsbevis at den som søker om farledsbevis skal betale avgift for behandling og utstedelse av farledsbevis avgiftenes utforming 	<p>§ 14. (gebyrpliktige fartøy) Fartøy som nytter norsk farvann innenfor grunnlinjene, skal, med de unntak som følger av loven her, betale losberedskapsgebyr. Kongen kan fastsette annen grense for plikten til å betale losberedskapsgebyr innenfor grunnlinjene. Fartøy som nytter statslos, skal betale både losberedskapsgebyr og losingsgebyr. Betalingsplikten etter leddet her gjelder uavhengig av hvilke farvann fartøyet nytter.</p> <p>§ 15. (fritak) Følgende fartøy er fritatt for å betale losberedskapsgebyr når de ikke nytter statslos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Krigsfartøy eller andre fartøy under militær kommando Andre fartøy under militær kommando Kongen kan i særlige tilfeller fritta for plikten til å betale losingsgebyr. Departementet kan fritta for gebyrer som er påløpet når et fartøy er oppbragt. <p>§ 16. (dekningsgrad) Fordelingen av losutgiftene mellom statlige og andre brukergrupper skal så vidt mulig skje i henhold til de kostnader de forårsaker. Fordelingen av gebyrene mellom de forskjellige typer fartøy skal så vidt mulig skje i forhold til de kostnader de forårsaker.</p> <p>§ 17. (fastsettelse) Etter Stortingets retningslinjer fastsetter Kongen gebyrene. Det kan fastsettes rabattordninger.</p>
<p>§ 14 Sikring og innkreving av avgifter <i>Reder og agent er solidarisk ansvarlige for avgifter etter loven her.</i> <i>Et fartøy som ikke har betalt forfalte avgifter, kan nektes losing med mindre det stilles sikkerhet for betaling av losavgifter.</i> Ved forsinket betaling av avgifter svares forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven. Annet ledd gjelder tilsvarende. Skyldig avgift er tvangsgrunnlag for utlegg. Krav på avgifter som nevnt i § 12 innkreves av Statens innkrevingssentral, med mindre departementet bestemmer noe annet. Departementet kan gi forskrift om:</p> <ol style="list-style-type: none"> utferdigelse, kontroll og innkreving tilleggsavgift for fartøy som unnlater å betale avgift etter loven her 	<p>§ 18. (innkreving m.v.) Departementet gir nærmere forskrifter og enkeltvedtak om utferdigelse og kontroll av losregningene, samt om innkreving av gebyrene og om hvem gebyrene skal betales til. Disse forskrifter kan også inneholde bestemmelser om hvilke opplysninger som skal gis. <i>Departementet kan bestemme at kommunene skal innkreve gebyrene på statens vegne eller bistå ved innkrevingen.</i> Departementet kan gi forskrift om at fartøy som unnlater å betale gebyr etter loven her, skal ilegges tilleggsgebyr. Ved forsinket betaling av gebyrene svares forsinkelsesrente etter lov om renter ved forsinket betaling m.m. Gebyrene i loven her er tvangsgrunnlag for utlegg hos den som var eier av fartøyet da gebyrene påløp.</p>

Nye lovbestemmelser	Tidligere bestemmelsers ordlyd
<p>§ 15 <i>Tilsyn og vedtak</i></p> <p>Departementet bestemmer hvem som er tilsynsmyndighet etter denne loven. Tilsynsmyndigheten skal føre tilsyn med at bestemmelsene gitt i og i medhold av denne loven blir overholdt.</p> <p>Departementet kan gi forskrift om organisering, gjennomføring og avgrensning av tilsynsopp-gavene.</p> <p>Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift gi nærmere bestemmelser om plikt til å gi meldinger og opplysninger som er nødvendige for å føre tilsyn med at bestemmelsene i og i medhold av denne loven blir overholdt.</p>	<p>§ 5. <i>(statens myndighet)</i></p> <p><i>Departementet har ansvaret for organisering, tilsyn og kontroll med statlig losing.</i> Departementet fører dessuten kontroll med annen losing i den utstrekning dette følger av loven her.</p> <p>Kystdirektoratet kan delegere myndighet etter loven her til Kystverkets distriktskontorer).</p>
<p>§ 16 <i>Adgang til fartøy og opplysningsplikt</i></p> <p>Tilsynsmyndighet etter denne loven skal ha uhindret adgang til fartøy som er lospliktige etter § 6 i den utstrekning det er nødvendig for gjennomføringen av tilsynet.</p> <p>Fartøy, rederi og innehaver av farledsbevis skal, når tilsynsmyndigheten krever det, fremlegge dokumentasjon som er relevant for å føre tilsyn med at bestemmelsene om plikt til å bruke los eller benytte navigatør med farledsbevis blir overholdt.</p>	<p>Lospliktforskriften § 21 annet og tredje ledd:</p> <p>Kystverket kan foreta kontroll for å sikre at vilkårene for å inneha og benytte farledsbevis eller kadettfarledsbevis foreligger.</p> <p>Farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset skal på forlangende vises fram for offentlige myndigheter.</p>
<p>§ 17 <i>Tap av retten til farledsbevis</i></p> <p>Innehaveren av farledsbevis eller kadettfarledsbevis kan tape retten til farledsbeviset dersom</p> <ol style="list-style-type: none"> innehaveren overtrer bestemmelser i lov, forskrift eller enkeltvedtak som gjelder sikkerheten til sjøs innehaveren bryter vilkår for å ha farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset innehaveren blir involvert i forhold, eller det foreligger omstendigheter som gjør at han eller hun åpenbart ikke er skikket til å ha farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset <p>Tilsynsmyndigheten kan fatte vedtak om rettighetstap for inntil to år. Rettighetstapet kan gjøres betinget eller innebære begrensninger i farledsbeviset. Rettighetstap ut over to år avgjøres ved dom.</p> <p>Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om tap av retten til farledsbevis eller kadettfarledsbevis.</p>	<p>Lospliktforskriften § 21, første ledd</p> <p>Kystverket kan inndra farledsbevis og kadettfarledsbevis for en bestemt tid eller for alltid dersom:</p> <ol style="list-style-type: none"> Innehaveren overtrer bestemmelser i lov, forskrift eller enkeltvedtak som trykker sikkerheten til sjøs. Innehaveren bryter vilkår for å ha farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset. Innehaveren blir involvert i forhold, eller det foreligger omstendigheter som gjør at han eller hun åpenbart ikke er skikket til å ha farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset. Innehaveren ikke gir opplysninger eller dokumentasjon som er nødvendig for å kontrollere at han eller hun fyller vilkårene for å ha farledsbevis eller kadettfarledsbevis. <i>Vesentlige forhold som lå til grunn for utstedelsen av farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset er endret.</i>

Nye lovbestemmelser

Tidligere bestemmelsers ordlyd

§ 18 *Overtredelsesgebyr*

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 6, 7, 8, 10, 11, 15 eller 18.

Når en overtredelse som kan medføre overtredelsesgebyr er begått av noen som har handlet på vegne av et rederi, kan overtredelsesgebyr ilegges rederiet selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

Ved avgjørelsen av om et rederi skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmåling av gebyret, skal det særlig legges vekt på

- a) overtredelsens grovhet
- b) om rederiet ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne forebygge overtredelsen
- c) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- d) om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- e) om det foreligger gjentakelse
- f) rederiets økonomiske evne

Betalingsfristen for ilagt gebyr er fire uker fra vedtakstidspunktet. Endelig vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 19 *Tvangsmidler*

Ved mistanke om overtredelse av § 6 kan tilsynsmyndigheten beordre fartøyet stanset og anvise oppankring eller anløp til bestemt sted for nærmere undersøkelser.

§ 23. *(tvangsmidler og sikkerhet for gebyr)*

Ved god grunn til mistanke om overtredelse av bestemmelsene i kapittel III eller om unndragelse av plikt til å betale gebyrer etter kapittel IV, kan Kystverkets tjenestemenn, eller kommunale tjenestemenn hvis departementet, eller direktoratet i det enkelte tilfelle, bestemmer det, beordre fartøyet stanset og anvise oppankring eller anløp til bestemt sted for nærmere undersøkelser.

Tollvesenet skal underrette Kystverket om fartøy, som er anløpt eller ekspedert.

Tollvesenet skal etter anmodning av Kystverket ikke inn- eller utklarere gebyrpliktige fartøyer før forfalte gebyrer er betalt eller tilstrekkelig sikkerhet er stilt.

§ 20 *Straffansvar*

Den som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer §§ 6, 7, 8, 10 og 11, eller forskrifter gitt i medhold av disse bestemmelsene når det i forskriften er fastsatt at slik overtredelse av den aktuelle bestemmelse er straffbar, straffes med bøter, eller fengsel inntil ett år.

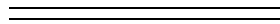
Ved vurderingen av om en overtredelse er vesentlig skal det særlig legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld.

§ 22. *(straffeansvar)*

Med bøter straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av lovens kapittel III eller medvirker til det.

Bestemmelsene i paragrafen her gjelder for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelser.

Nye lovbestemmelser	Tidligere bestemmelsers ordlyd
<p>§ 21 <i>Ikrafttredelse</i> Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid. Lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten m.v. oppheves fra den tid Kongen bestemmer.</p>	<p>§ 25. (<i>ikrafttredelse</i>) Loven her trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.</p>
<p>§ 22 <i>Overgangsbestemmelser</i> Forskrifter og enkeltvedtak gitt i medhold av lov 16. juni 1989 nr. 59 og lov 9. april 1948 nr. 2 gjelder også etter at loven her har trådt i kraft. Kongen kan gi forskrift om overgangsbestemmelser.</p>	<p>§ 26. (<i>overgangsbestemmelser</i>) Forskrifter og enkeltvedtak som er gitt av noen myndighet i medhold av tidligere lovgivning om losvesenet og som gjelder ved ikrafttredelsen av loven her, skal fortsatt gjelde så langt de ikke strider mot regler gitt i eller i medhold av loven her. Kongen kan gi nødvendige overgangsbestemmelser i forbindelse med ikrafttredelsen av loven her. Inntil Kongen bestemmer noe annet, gjelder tidligere §§ 22 og 24 i lov av 9. april 1948 nr. 2 om losvesenet.</p>
	<p>§ 20. (<i>losing i åpen sjø</i>) <i>Departementet kan gi forskrifter om vilkårene for å bli godkjent til å lose utenfor territorialgrensen.</i></p>



Offentlige institusjoner kan bestille flere
eksemplarer fra:
Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Opplysninger om abonnement, løssalg og
pris får man hos:
Fagbokforlaget
Postboks 6050, Postterminalen
5892 Bergen
E-post: offpub@fagbokforlaget.no
Telefon: 55 38 66 00
Faks: 55 38 66 01
www.fagbokforlaget.no/offpub

Publikasjonen er også tilgjengelig på
www.regjeringen.no

Trykk: 07 Aurskog AS – 04/2014

