

Merknader til lospliktforskriften

Losplikten er i dag regulert i forskrift 23. desember 1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann (heretter: gjeldende lospliktforskrift). Ved utarbeidelse av forskriften er det tatt utgangspunkt i systematikken og bestemmelsene i gjeldende lospliktforskrift. En rekke av bestemmelsene i gjeldende lospliktforskrift videreføres med mindre endringer. I kapittel 3 om farledsbevis er det en rekke endringer og nye bestemmelser.

Når det i merknadene her refereres til losloven menes forslag til lov om losordningen som fremlagt for Stortinget i Prop. 65 L og vedtatt av Stortinget den 20. juli 2014. Lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten refereres til som gjeldende loslov.

Merknader til bestemmelsene

Til § 1 Virkeområde

Losloven angir sitt virkeområde i § 1. I forskriften første ledd gjentas at virkeområdet er de indre farvann og i sjøterritoriet, som angitt i losloven. Losloven gjelder i utgangspunktet ikke i elver og innsjøer, til forskjell fra gjeldende loslov. Det er derfor behov for å angi de stedene hvor det er losplikt lenger opp i en elv, enn det som sammenfaller med en naturlig forståelse av de indre grenser for indre farvann. Dette er omtalt i Prop. 65 L, i merknadene til losloven § 2.

Lospliktforskriften gjelder på Svalbard, med unntak av Bjørnøya. Dette følger av forskrift 25. juni 2012 om lostjenesten på Svalbard § 1. Forskriften § 2 gjør visse tilpasninger til lospliktforskriften.

Lospliktforskriften gjelder ikke ved Jan Mayen. Dette følger av losloven § 2 tredje ledd, all den tid Kongen ikke har bestemt at losloven skal gjelde for Jan Mayen.

Gjeldende lospliktforskrift § 3 annet ledd videreføres ikke da forholdet til folkeretten reguleres av losloven § 3.

Gjeldende lospliktforskrift § 3 tredje ledd videreføres i bestemmelsens annet ledd. Ordlyden er harmonisert med losloven.

Til § 2 Definisjoner

En rekke definisjoner fra gjeldende forskrift § 2 videreføres.

Definisjoner som er inntatt i losloven gjentas ikke i forskriften. Dette gjelder begrepene losing, los, losplikt og kadettfarledsbevis. Tilsvarende defineres ikke begrepet farledsbevis, da meningsinnholdet nå angis i ny loslov § 11.

Definisjonen av grunnlinje, som brukes for å angi grensen for lospliktig farvann, endres til å vise eksplisitt til forskriftene som angir grunnlinjene for hhv. Fastlands-Norge og Svalbard.

Godkjent ECDIS, nattseilas og assessor er nye begreper i lospliktforskriften som nå defineres i § 2.

Kapittel 2 Losplikt

§ 4 i gjeldende lospliktforskrift videreføres ikke da plikten til å bruke navigatør med farledsbevis eller los reguleres av losloven § 6 første ledd.

§ 8 i gjeldende lospliktforskrift om losplikt av forsvarsmessige hensyn videreføres ikke. Forholdet reguleres av losloven § 6 som gir mulighet for påbud om losplikt av hensyn til rikets sikkerhet. Det legges opp til at Kongens myndighet delegeres til Forsvarsdepartementet. Forsvarsdepartementet vil da få den myndigheten som i dag følger av gjeldende lospliktforskrift § 8.

Til § 3 Lospliktige fartøy

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 6.

Losutvalgets flertall anbefalte i NOU 2013:8 at gjeldende hovedregel om generell losplikt for fartøy på 70 meter eller mer burde videreføres og at lettelsener bør komme i form av en differensiert farledsbevisordning. Høringen av NOUen viste at denne anbefalingen hadde bred støtte. Samferdselsdepartementet peker i Prop. 65 L kapittel 7.1.4 på at foreliggende ulykkesstatistikk ikke gir grunnlag for å konkludere med at den teknologiske utviklingen har gitt redusert sannsynlighet for kollisjoner og grunnstøtinger langs norskekysten generelt sett. De viser også til at et lengdekriterium gir en administrativ håndterbar ordning. Dagens lengdegrense for den generelle losplikt beholdes derfor.

Prop. 65 L konkluderer også med at fiskefartøy, fraktestartøy som går i fast rute langs kysten og ferger utenfor rute skal følge forskriftens hovedregler, og kan benytte den differensierte farledsbevisordningen.

Første ledd h) om passasjerfartøy endres ved at lengdegrensen heves til 50 meter og at denne særlige lospliktgrensen for passasjerfartøy kun gjelder når fartøyet faktisk frakter passasjerer. Presiseringen om at den skjerpede grensen kun gjelder når fartøyet frakter passasjerer betyr i praksis at passasjerfartøy som ikke frakter passasjerer vil omfattes av den generelle lospliktgrensen på 70 meter. Regelen om frakt av passasjerer skal praktiseres strengt og det er tilstrekkelig for å utløse plikten at fartøyet frakter 1 person som ikke er del av fartøyet's mannskap. Endringen gir effekt til losutvalgets anbefaling og konklusjonene i Prop. 65 L kapittel 7.2.4.

Samferdselssamferdselsdepartementet har bedt Kystverket om å vurdere innslagspunktet for losplikt for fartøy med farlig og forurensende last, og restriksjonene for bruk av farledsbevis for disse fartøyene. Eventuelle forskriftsendringer må avvete til denne vurderingen er gjennomført.

I tredje ledd bokstav a) er det tatt inn en presisering om at også trafikk mellom hovedsambandet og faste bunkerskaier og ligge/nattkaier omfattes av unntaket. Unntaket vil også omfatte faste beredskapskaier og erstatningskaier (alternative kaier) som brukes hyppig og regelmessig og som er definert i løyvet. Unntaket vil videre omfatte faste erstatningsferger som brukes hyppig og regelmessig og som hentes fra samme ruteområde. Seilaser utover dette vil falle utenfor unntaket i lospliktforskriften § 3 tredje ledd bokstav a) og således være lospliktig. I slike tilfeller må det søkes om dispensasjon for den enkelte seilas i henhold til lospliktforskriften § 8.

Til § 4 Geografisk område for losplikt

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 5 første, annet og siste ledd og prinsippet om generell losplikt innenfor grunnlinjen.

Annet ledd er endret for å presisere at det kun er fartøy i direkte seilas til eller fra losbordingsfeltet for å ta/kvitte los som er unntatt fra losplikten i de angitte områdene. Andre fartøy vil være lospliktige etter hovedregelen i første ledd, dersom de er definert som lospliktige etter § 3. De angitte områdene er med andre ord ikke områder med generell lospliktfrighet, men innseilingskorridorer som tillater lossøkende fartøy å seile inn til losbordingsfeltet uten los.

Endringen er begrunnet i at Kystverket ønsker å ha kontroll med de lospliktige fartøyene som benytter innseilingskorridorene. Korridorene er etablert for å rute lospliktige fartøy inn til losbordingsfeltene på en sikker og effektiv måte. I noen tilfeller kan det være problematisk dersom området benyttes til shelter/drifting, ankring eller omlasting, uten at Kystverket har kontroll på denne aktiviteten. Spesielt innerst i korridorene er det viktig at Kystverket har kontroll for å unngå aktivitet som kan komme i konflikt med bordingsoperasjonene og skape sjøsikkerhetsmessig uønskede situasjoner.

For Vestlandet og Rogaland sjøtrafikkavdelinger vil den nye regelen samsvare med dagens praksis, ettersom det ikke er etablert lospliktfriske korridorer i disse områdene i dag. Fartøy har likevel seilt inn til losbordingsfeltene uten los, i medhold av gjeldende lospliktforskrift § 5 femte ledd. Så langt Kystverket vet, vil det heller ikke for Skagerrak og Oslofjorden sjøtrafikkavdeling bety en innstramning.

På Frohavet, i Vestfjorden og i noen av korridorene i Troms og Finnmark benyttes korridorene i noen tilfeller som rene lospliktfriske områder av fartøy i forbindelse med ankring, omlastingsoperasjoner eller for å søke shelter (problemer med is, last eller dårlig vær). Dette har begrenset omfang og Kystverket anslår det til å være rundt 50 tilfeller i året.

Endringen er ikke ment å bety en innstramning i områder hvor det er fast praksis å søke shelter eller å ankre. Unntak fra losplikt i slike tilfeller vil bli løst ved dispensasjoner i enkelttilfeller. At fartøyene må forholde seg til Kystverket ved en slik søknad vil være en innstramning. Endringer er ikke ment å få betydning for losavgiftene. Det er derfor foreslått en endring i forskrift om losavgifter som fritar fartøy på slike dispensasjoner fra losberedskapsavgift.

Presiseringen i annet ledd må også sees i sammenheng med at Kystverket arbeider med å harmonisere praksis langs hele kysten, og i den forbindelse vil opprette korridorer inn til alle ordinære losbordingsfelt som ligger innenfor grunnlinjen. Et system med innseilingskorridorer til alle losbordingsfelt langs kysten gir en harmonisert tilnærming og en forutsigbar ordning for næringen. Områder som er nye i forhold til gjeldende lospliktforskrift er Malangen, ytre del av Andfjorden, Hadsselfjorden, Åsvær, Holmengrå, Fedjeosen, Korsfjorden, området Skudefjorden til Karmsundet og Feistein. I tillegg er eksisterende lospliktfriske områder i Vestfjorden, Fugløyfjorden og Varangerfjorden endret. Områdene er inkludert i § 4 annet ledd og angitt med geografiske koordinater i vedlegg 1. Alle disse endringene sendes på en separat høring som en endringsforskrift til gjeldende lospliktforskrift. Det vises til den separate høringen for mer informasjon om de nye og endrede feltene. Korridorer for losbordingsfeltene Holmengrå og Fedjeosen er ikke klar ennå og er derfor ikke angitt med koordinater i vedlegg 1. Også disse områdene vil imidlertid bli inkludert i den separate høringen, og koordinatene vil bli tatt inn i den nye lospliktforskriften.

Gjeldende lospliktforskrift § 5 femte ledd videreføres ikke i sin nåværende form. Dette må sees i sammenheng med den foreslåtte presiseringen av innseilingskorridorer. Når det nå etableres innseilingskorridorer til alle losbordingsfelt innenfor grunnlinjen er det ikke behov for regelen i gjeldende lospliktforskrift § 5 femte ledd om unntak fra losplikt og om å følge led fastsatt av Kystverket. Se også merknadene til § 5.

Til § 5 Losbording

Bestemmelsen er ny, men har sin parallell i gjeldende lospliktforskrift § 5 fjerde og femte ledd.

Første ledd slår fast at bording og kvitting av los skal skje ved losbordingsfeltene som er angitt i vedlegg 2 til forskriften. Disse er i dag publisert i Kystinfo (Kystverkets karttjeneste), Efs nr. 1, Den Norske Los 1 og er angitt i sjøkart. Noen bordingsfelt som brukes kun etter avtale er bare omtalt i Kystverkets kvalitetssystem. Det mangler imidlertid en felles autoritativ kilde, og erfaringen tilsier at det ikke er fullt samsvar mellom de nevnte kildene. Ved å angi losbordingsfeltene i vedlegg til forskriften oppnås dette. At losbordingsfeltene gjøres til del av forskriften betyr også at forvaltningslovens saksbehandlingsregler om forskrifter (bl.a. høring) må overholdes ved fremtidig oppretting, flytting eller fjerning av et losbordingsfelt. Vi viser til den separate høringen omtalt under merknaden til § 4 for en nærmere beskrivelse av endringer i gjeldende losbordingsfelt.

Stedet for bording og kvitting omtales i forskriften som et felt, men er i vedlegget og i sjøkart angitt som et geografisk punkt. Begrepet felt brukes likevel, for å synliggjøre at den angitte geografiske posisjonen symboliserer et større felt hvor bording og kvitting skal skje. Det nøyaktige stedet for bording og kvitting bestemmes av losen i samråd med det aktuelle fartøyet, og vil variere alt etter hvordan bordingoperasjonen best kan gjennomføres. Bording og kvitting skal imidlertid skje på eller

i nærheten av den angitte posisjonen. Dersom vær og sikt er så dårlig av bordingsoperasjonen ikke kan gjennomføres på en sikker måte på de angitte losbordingsfeltene må alternativt losbordingsfelt benyttes, jf. § 5 annet ledd.

Bruk av alternative losbordingsfelt er regulert i annet ledd. Det forutsettes at Kystverket gjennom sitt kvalitetsstyringssystem etablerer alternative losbordingsfelt, og kriterier for når disse skal brukes. Fartøy som bordes eller kvittes på alternative losbordingsfelt skal loses over distanse fra losbåt, slik praksis er i dag. Det er presisert i annet ledd siste setning at fartøyet plikter å følge anvisningene fra Kystverket.

§ 6 Unntak fra losplikt ved korte forflytninger i havn

Bestemmelsen er ny i forhold til gjeldende lospliktforskrift og gir effekt til forslaget i NOU 2013:8 og beslutningen i Prop. 65 L om å unnta korte forflytninger i havn fra losplikt.

Utvalgets flertall anbefaler i NOU 2013:8 at korte og sikkerhetsmessig uproblematisk forflytninger i havn unntas fra losplikt, men likevel ikke de største fartøyene og fartøy med farlig og forurensende last. Utvalgets flertall definerer ikke "korte og sikkerhetsmessig uproblematisk", eller hvilke fartøy de anser som store.

Utvalget mindretall anbefaler at unntaket begrenses til fartøy under 120 meter ved forhaling langs samme kai eller ved enkel forhaling til annen kai i umiddelbar nærhet. Videre at fartøy som trenger taubåtassistanse ikke unntas.

Kystverket foreslår en todelt løsning som tar utgangspunkt i både flertallets og mindretallets anbefalinger. § 6 første til tredje ledd etablerer et generelt unntak for visse forflytninger som vil gjelde alle havner langs hele kysten. Kriteriene bygger på mindretallets anbefalinger, men er noe lempeligere på lengdebegrensning og avstandskravet. Unntaket er knyttet til klare kriterier for å gi forutsigbarhet. Det generelle unntaket suppleres av en mulighet til å gi mer omfattende unntak for konkrete havner eller havneterminaler etter fjerde ledd. Kystverket kan ved forskrift gi permanente unntak etter en konkret vurdering av forhold knyttet til den aktuelle havnen eller havneterminalen. På denne måten kan det gis mer omfattende unntak i havner hvor det dokumenteres at også forflytninger med større fartøy eller over lengre distanser er sikkerhetsmessig forsvarlig. Ordningen gir forutsigbarhet når det etter hvert forskriftsfestes hvilke forflytninger som kan gjennomføres i de enkelte havnene. Samtidig tar ordningen høyde for at de mange norske havnene er forskjellige og har forskjellige navigasjonsmessige utfordringer.

Første ledd slår fast at fartøyene listet i bokstav a) og b) er unntatt fra losplikt ved korte og sikkerhetsmessig forsvarlige forflytninger. Lengdegrensene er satt for å bidra til å ivareta kravet om at forflytningen skal være sikkerhetsmessig forsvarlig. For fartøy etter bokstav a) opp til 100 meter og 30 meter bredde stilles det ingen særskilte utstyrskrav. Lengdekravet er harmonisert med kravene til farledsbevis klasse 3 ut fra en tilsvarende risikobetraktning. For fartøy etter bokstav b) fra 100 opp til 125 meter kreves at fartøyet som et minimum er utstyrt med baugpropell og ikke har omkastbar maskin. Utstyrskravet for de større fartøyene er satt for å sikre et minstekrav til fartøyenes manøvrerbarhet. Baugpropell gir bedre manøvrerbarhet ved forflytninger. Omkastbar maskin gir tidsforsinkelser, noe som kan ha betydning ved en forflytning. Omkastbar maskin betyr at maskinen må stoppes helt og settes i gang andre veien når fartøyet skal skifte retning på propellen (forover/akterover). Utstyrskrav er valgt, heller enn funksjonskrav, siden dette kan etterprøves og er enklere for både næringen og Kystverket å forholde seg til. Lengdegrensen er økt til 125 meter i forhold til mindretallets forslag i NOU 2013:8, for bedre å legge til rette for at ordningen kan brukes av godt utstyrte supplyfartøy.

Annet ledd presiserer hva som skal forstås med "kort" ved å stille krav om at skipsføreren, fra broen på det fartøyet som skal forflyttes, visuelt skal kunne se og bedømme forholdene på kaien fartøyet skal forflyttes til. Kravet vil naturlig begrense hvilke tilfeller som faller inn under begrepet ved at det krever fysisk nærhet mellom kaiene dersom man skal kunne se og bedømme visuelt. Videre vil kaier

som er skjult bak nes, odder, øyer og lignende være utelukket. Kriteriet er dynamisk ved at lengre avstander faller inn under begrepet i dagslys og fine værforhold, enn ved dårlig sikt og i mørke. I tillegg til å ivareta kravet til avstand vil kriteriet også ivareta sikkerheten ved at kapteinen faktisk skal være i stand til å gjøre de vurderingene som er nødvendige for en trygg seilas. Vær, vind og strøm kan variere til dels mye mellom kaier innenfor samme havneområde. Kravet til at forflytningen skal være "sikkerhetsmessig forsvarlig" er videre presisert ved at det ikke skal være kryssende trafikk under forflytningen.

Fjerde ledd åpner for unntak for korte og sikkerhetsmessig forsvarlige forflytninger ut over det som tillates etter første til tredje ledd. Utvalget viste i NOU 2013:8 til finske og svenske løsninger, og det er ved utarbeiding av bestemmelsen sett hen til den svenske løsningen med "områdeundantag". Kystverket gis myndighet til å gi generelt unntak for korte og sikkerhetsmessig forsvarlige forflytninger i havn, etter søknad fra den enkelte havn. Søknaden fra havnen må dokumenteres med en uavhengig risikovurdering. På denne måten kan det gis permanente unntak for forflytninger mellom nærmere angitte kaier i samme havn, eller mellom ankringsplass og kai. Det overordnede kriteriet er fortsatt at forflytningen skal være "kort og sikkerhetsmessig forsvarlig", men i og med at enkelthavner kan vurderes konkret vil det også være åpning for at fartøy ut over 125 meter kan foreta slike forflytninger, eller at forflytning kan skje mellom kaier hvor det ikke er fri sikt. I risikovurderingen må blant annet avstand, sikt, trafikk, fartøyenes utrustning og manøveregenskaper, strømforhold, værforhold og skipsførers erfaring vurderes. Unntak kan gis på vilkår, slik som sikt, vær, kapteinens erfaring, fartøystørrelse, fartøyets utrustning/manøveregenskaper og meldeplikt.

I tillegg til unntak etter § 6 vil det være mulig å søke om dispensasjon for en enkelt forflytning etter § 8, som i dag.

Femte ledd presiseres skipsføreres ansvar og plikten til å vurdere vær, siktforhold, strøm og trafikkforholdene for å sikre seg at forflytningen kan gjennomføres på en forsvarlig måte. Dette gjelder uavhengig av om forflytningen er unntatt etter første til tredje ledd eller etter fjerde ledd. Kystverket som tilsynsorgan kan kreve en redegjørelse eller reagere med forvaltningstiltak dersom en forflytning gjennomføres på en måte som ikke anses som forsvarlig.

Til § 7 Losplikt ved enkeltvedtak

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 7.

Til § 8 Dispensasjon

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 9 og praksis etter bestemmelsen. Det presiseres at dispensasjon bare skal gis når det er eller vil bli losmangel eller når reglene om losplikt får urimelige konsekvenser i enkelttilfeller.

Bestemmelsen er en kan – regel og forutsetter at Kystverket utøver et faglig skjønn i vurderingen av søknader. Selv om det er losmangel eller urimelig å pålegge et fartøy los skal det likevel ikke gis dispensasjon dersom hensynet til sjøsikkerheten tilsier at dispensasjon ikke kan gis. I vurderingen legges særlig vekt på kapteinens kjennskap til farleden, fartøyets størrelse, manøvreringsegenskaper, konstruksjon og utrustning, særlige risikoer knyttet til fartøyet (farlig/forurensende last, antall passasjerer), tidligere hendelser og risikoer knyttet til farvannet, slik som strøm, sikt, vær, årstidsvariasjoner og trafikkforhold.

Vilkåret om losmangel er en sikkerhetsventil som skal bidra til å sikre en hensiktsmessig drift av lostjenesten. Det er i utgangspunktet losmangel når den ordinære vaktstyrken av los er brukt opp eller vil bli brukt opp på grunn av bestilte losoppdrag. Dispensasjon kan da vurderes etter dette vilkåret. Hensynet til sjøsikkerheten vil imidlertid være avgjørende for om det gis dispensasjon. Dersom Kystverket finner at det er for stor risiko å gi et fartøy dispensasjon må Kystverket vurdere bruk av loser som ikke er på vakt. Dersom det ikke kan skaffes los må fartøyet vente.

Vilkåret om urimelighet skal vurderes strengt og skal kun brukes der det opplagt er sikkerhetsmessig forsvarlig. Bestemmelsen er ment som en sikkerhetsventil mot urimelige utslag av den generelle losplikten.

Kapittel 3. Farledsbevis

Særlig om differensierte erfaringskrav for å kunne søke om farledsbevis

Det har vært erfaringskrav for å kunne ta farledsbevis siden ordningen ble innført i 1995. Frem til 2010 var kravet 3 års effektiv fartstid eller 6 seilaser hver vei, men kravet kunne fravikes i enkelttilfeller. Det var praksis å gi farledsbevis for store områder eller hele kysten når kravet til 3 års effektiv fartstid var oppfylt. Den nye lospliktforskriften som trådte i kraft 1.1.2011 var en oppfølging av loseffektiviseringsprosjektet og Det norske Veritas (2006): Evaluering av reglene for bruk av los. Rapport nr. 2006–1613. Da ble erfaringskravet endret til 1. års effektiv fartstid mens kravet til 6 seilaser hver vei ble beholdt. Det ble samtidig innført praktisk prøve om bord og strammet noe inn på praksis for utstedning av farledsbevis for hele kysten. DNV anbefalte differensierte krav, men det ble ikke fulgt opp i forskriften den gang.

Utvalget anbefalte i NOU 2013:8 å videreføre dagens erfaringskrav for farledsbevis klasse 2, og at tilsvarende krav bør gjelde for farledsbevis klasse 3. Kystverkets erfaringer siden 2011 med de gjeldende erfaringskravene er gode. Strykprosenten på farledsbevisprøvene ligger på rundt 6 til 8 %, noe som er akseptabelt og som indikerer at erfaringskravene generelt sett fungerer etter hensikten.

Kravet til ett års effektiv fartstid synes i utgangspunktet å være hensiktsmessig. Kystverket har imidlertid erfaring med noen tilfeller der søker oppfyller dagens erfaringskrav men ikke har seilt på kysten siste 15-20 år. I et slikt tilfelle bør det kreves en viss gjenoppfrisking av den gamle erfaringen før erfaringskravet anses oppfylt. Kystverket foreslår derfor å innføre et krav om at deler av erfaringen må stamme fra de siste 5 år. Se nærmere beskrivelse i merknadene til § 12.

Kravet til 6 seilaser hver vei i løpet av 12 måneder oppfattes av noen søkere som strengt, tatt i betraktning at effektiv fartstid i løpet av 12 måneder er maks 6 måneder i en 1:1 ordning. I den grad deler av erfaringskravet skal revurderes kan dette være kravet til 6 seilinger hver vei. Skillet mellom kravet til antall seilaser for farledsbevis klasse 2 eller 3 og klasse 1 er mindre enn skillet når det gjelder effektiv fartstid. Det må også tas i betraktning at farledsbevis klasse 2 og 3 ikke vil gi rettigheter i farleder hvor det på grunn av forhøyet risiko er lokale begrensninger. Kystverket foreslår ikke noen endring i denne omgang, men inviterer til synspunkt på om kravet eventuelt bør lempes noe.

I en differensiert ordning med farledsbevis klasse 1 for fartøy/seilas med høyere risiko innføres nå et skille mellom erfaringskravene for farledsbevis klasse 2 eller 3 og farledsbevis klasse 1, hvor erfaringskravene i farledsbevis klasse 1 er strengere. Dette er i tråd med Prop. 65 L kap. 9.1.4. Utvalget anbefalte i NOU 2013:8 kapittel 10.4.3 et krav om 3 års effektiv fartstid eller minst 12 seilaser hver vei i løpet av de siste 12 månedene.

I høringen av NOU 2013:8 kom det innspill fra næringen på at kravet til 12 seilaser hver vei var for strengt, med forslag om 8 seilaser hver vei i stedet. Kystverket mente også at 12 seilaser hver vei var noe strengt, og foreslo 10 seilaser hver vei. 10 seilaser hver vei harmoniserer med et gjennomsnitt av kravet til en losaspirant for å gå opp til eksamen som los og ta lossertifikat. Erfaringskravet for loser er basert på lang erfaring med opplæring og sertifisering av loser og kan tjene som et godt utgangspunkt for krav til farledsbevis klasse 1. I og med at farledsbevis klasse 1 er ment å gi rettigheter tilsvarende et normalt losoppdrag i farleder med begrensninger er en harmonisering fornuftig. Kystverket foreslår derfor 10 seilaser hver vei som kravet for å søke farledsbevis klasse 1.

Utvalget anbefalte i NOU 2013:8 et krav til frekvens for farledsbevis klasse 1, tilsvarende anløp gjennomsnittlig hver 14. dag. Når det gjelder fartøy med lengde på 150 meter eller mer samsvarer dette med Kystverkets gjeldende praksis, og kravet foreslås forskriftsfestet i § 9 fjerde ledd. Når det

gjelder fartøy som får utvidede rettigheter i farleder med lokale begrensninger mente flere høringsinstanser at kravet var for strengt. Det foreslås derfor ikke et krav til frekvens for disse fartøyene. Kravet til vedlikehold av kompetanse foreslås heller ivaretatt gjennom differensierte krav til fornying av farledsbevis, med strengere krav for farledsbevis klasse 1. Se nærmere beskrivelse av kravene i merknaden til § 19.

Det differensieres også på erfaring ved vurdering av om og hvor mange prøver som må avlegges ved utvidelse av et farledsbevis. Dette er omtalt i merknadene til § 13 annet ledd.

Til § 9 Utstedelse av farledsbevis

§ 9 første ledd slår fast at det er Kystverket som utsteder farledsbevis etter losloven. I losloven § 11 tredje ledd står det hvilke forhold som skal legges vekt på ved behandling av søknader om farledsbevis. Vurderingskriteriene i losloven § 11 utfylles av de mer standardiserte vurderingskriterier i forskriften §§ 10 -13.

§ 9 annet ledd viderefører gjeldende lospliktforskrift § 10 annet ledd annet punktum.

Resten av gjeldende lospliktforskrift § 10 videreføres ikke da bestemmelsene er tatt opp i losloven § 11.

§ 9 tredje ledd viderefører begrensningene i gjeldende lospliktforskrift § 11 første ledd for hvilke fartøy som ikke kan seile med farledsbevis. Fartøysgrensen på 150 meter er i tråd med anbefalingen i NOU 2013:8 og Prop. 65 L.

§ 9 fjerde ledd forskriftsfester Kystverkets praksis etter gjeldende lospliktforskrift § 11 annet ledd, som åpner for at fartøy på 150 meter eller mer likevel kan seile med farledsbevis i særlige tilfeller. Det presiseres nå i forskrift at Kystverket kan vurdere å gi tillatelse til fartøy på 150 meter eller mer dersom fartøyet regelmessig anløper faste havner. Selv om vurderingskriteriene med dette presiseres, skal det fortsatt gjøres en konkret vurdering av hver søknad med utgangspunkt i de vurderingskriteriene som er angitt i losloven § 11 tredje ledd. Kravet til regelmessighet forskriftsfestes til minimum to ganger per måned. I utgangspunktet må alle havnene og farledene det søkes tillatelse for anløpes minimum to ganger per måned, men Kystverket kan gjøre en konkret vurdering ved mindre og begrunnede avvik, som for eksempel vedlikeholdsbehov. Oppfyllelse av kravet må dokumenteres i søknadsprosessen. Som dokumentasjon kan aksepteres kopi av kontrakt som viser anløps- eller leveranseforpliktelser for de aktuelle havnene.

Kravet til to navigatører forskriftsfester gjeldende praksis. Et fartøy som seiler med farledsbevis må ikke ha en ekstra navigatør på bro, siden vakthavende nautiker er farledsbevisinnehaveren. Dette skiller en seilas med los fra en seilas med farledsbevis. Med los om bord styrkes ressursene på bro med en ekstra navigatør som kommer i tillegg til vakthavende nautiker. Dette er presisert i losloven § 7 annet ledd. Fartøy over 150 meter anses å utgjøre en generelt høyere risiko, og det bør derfor kreves to navigatører med farledsbevis for å sikre at brobemanningen styrkes med en ekstra ressurs, slik som ved bruk av los. Kravet er også i tråd med anbefalingen i Det norske Veritas (2006): Evaluering av reglene for bruk av los. Rapport nr. 2006–1613. I utgangspunktet skal kravet være oppfylt til enhver tid under seilas i lospliktig farvann, men Kystverket kan gjøre en konkret vurdering og unnta fra kravet for deler av seilasen, når dette er sjøsikkerhetsmessig forsvarlig. Som eksempel kan nevnes utenriksfergene til Oslo som må ha to navigatører fra Filtvet, men ikke i ytre Oslofjord.

Tillatelse etter fjerde ledd gjelder et enkelt fartøy og er bare gyldig så lenge alle vilkår for tillatelsen er oppfylt. Når fartøyet har fått tillatelse kan fartøyets navigatører søke farledsbevis, etter reglene for farledsbevis klasse 1.

Til § 10 Farledsbevis klasse 3

Bestemmelsen er ny i forhold til gjeldende lospliktforskrift og gir, sammen med bestemmelsen om assessor, effekt til forslaget i NOU 2013:8 og beslutningen i Prop. 65 L om å innføre en forenklet ordning for utsteding av farledsbevis for visse fartøy.

Farledsbevis klasse 3 er et alternativ til å få farledsbevis klasse 2 med individuell søknad og farledsbevisprøve i regi Kystverket. Farledsbevis klasse 3 innebærer at den enkelte navigatør ikke trenger søke Kystverket, men kun forholder seg til sitt rederi. Rederiet er ansvarlig etter § 10 for å sikre at forskriftens krav er oppfylt og skal bekrefte dette overfor Kystverket for å få utstedt, fornyet eller endret farledsbevis for sine navigatører. Erfarings- og kompetansekravene og reglene for hvilke områder eller farleder det må avlegges prøve i er de samme som for farledsbevis klasse 2.

Ordningen gir Kystverket mindre kontroll med at farledsbevisinnehavere har den nødvendige kompetanse og erfaring, enn det som er tilfellet i dag. Det kreves derfor formell søknad ved overgang fra farledsbevis klasse 3 til farledsbevis klasse 2. Dette gjøres ved av forskriften legger opp til at utsteding av farledsbevis klasse 2 og utsteding av farledsbevis klasse 3 utformes som to alternative måter å få farledsbevis på. Dette vil i praksis si at en navigatør med farledsbevis klasse 3 og som trenger farledsbevis for et fartøy på eksempelvis 101 meter (eller farlig/forurensende last), må søke Kystverket i henhold til § 11 og må avlegge farledsbevisprøve for Kystverket.

Første ledd avgrenser farledsbevis klasse 3 til fartøy kortere enn 100 meter lengde og som er utstyrt med godkjent elektronisk kartsystem (ECDIS). Dette er i tråd med anbefalingen i NOU 2013:8 kap. 10.4.1.2. og Prop. 65 L.

Annet ledd begrenser bruken av farledsbevis klasse 3 for fartøy som har tungolje om bord eller fører farlig eller forurensende last. Logikken er den samme som i § 17 (gjeldende lospliktforskrift § 12). For fartøy som går både med og uten tungolje og farlig eller forurensende last vil det derfor være mulig å få utstedt farledsbevis klasse 3. Når fartøyet bruker tungolje eller fører farlig og forurensende last vil imidlertid ikke farledsbeviset kunne brukes for å oppfylle losplikten. Begrepet farlig eller forurensende last ble ikke definert i NOU 2013:8 men knyttes her opp til bruken av begrepet i § 3 første ledd bokstav c) til g). Dette vil i praksis si alle fartøy som er definert som lospliktige på grunn av farlig eller forurensende last. Når fartøyet er rengjort og fri for de aktuelle stoffene og lastene, kan det benytte navigatør med farledsbevis. Dette følger av henvisningen til § 17 annet ledd.

NOU 2013:8 kap. 10.4.1.4 anbefaler at ansvaret for at erfaringskravene blir oppfylt flyttes over (fra Kystverket) til assessor og rederi. Rederiet er derfor angitt som pliktsubjektet i bestemmelsen. Tredje ledd krever at rederi som ønsker å benytte ordningen må søke Kystverket om å få benytte ordningen. Som del av søknadsprosessen vil Kystverket kreve dokumentasjon om relevante forhold, slik som informasjon om fartøyet(ene), installert godkjent elektronisk kartsystem, fremdriftsmaskineri og rederiets opplæringsystem.

Fjerde ledd gjør rederiet ansvarlig for systematisk opplæring av farledsbeviskandidater, at kandidaten oppfylder erfaringskravene og at kandidatens kompetanse evalueres av en assessor. Opplæringsprogram og assessor er omtalt i NOU 2013:8 kapittel 10.3.3, 10.4.1.3 og 10.4.1.4. Fjerde ledd bokstav d) om assessorevaluering henviser til første og annet ledd i § 13 om farledsbevisprøve. Hensikten er å presisere at de samme prinsippene for fastsetting av prøvestrekninger skal gjelde for farledsbevis klasse 3, som for farledsbevis klasse 2. Dette vil gjelde både første gangs utsteding av farledsbevis og ved utvidelse av farledsbeviset. Det er også vist til § 13 femte ledd for å presisere at kandidater som ikke består prøven ilegges karenstid og må foreta to nye seilaser før ny prøve kan avlegges, på samme måten som farledsbevis klasse 2.

For navigatører som får utstedt farledsbevis klasse 3 vil ikke Kystverket ha kontroll med farledsbeviskandidatens erfaring eller kompetanse i forbindelse med utsteding av farledsbevis, da dette ansvaret er lagt på reder og assessor. I fjerde ledd stilles det derfor krav om at reder må bekrefte at kravene er oppfylt og sende inn kopi av opplæringslogg og evalueringsskjema signert av assessor.

Til § 11 Farledsbevis klasse 2

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 13.

I tråd med NOU 2013:8 og Prop 65. L videreføres dagens farledsbevisordning som farledsbevis klasse 2, med begrensninger som i dag og med erfarings- og kompetansekrav som i dag. Farledsbevis klasse 2 vil være aktuelt for fartøy som ikke kvalifiserer til eller ønsker å benytte farledsbevis klasse 3 og for fartøy fra 100 til 150 meter.

Kystverket foreslår en endring i annet ledd bokstav a) for å sikre at deler av den effektive fartstiden på 1 år skal være opparbeidet i de områdene eller farledene det søkes farledsbevis for i løpet av de siste 5 årene. Det er kun tidskravet som er nytt i forhold til gjeldende lospliktforskrift. Dette betyr at en navigatør som har tilstrekkelig med erfaring til å tilfredsstille kravet om 1 års effektiv fartstid, men hvor erfaringen ligger mer enn 5 år tilbake i tid, må fornye erfaringen sin ved å seile seg opp i de farledene eller områdene det søkes farledsbevis for. Kravet til 5 år er harmonisert med den foreslåtte gyldighetstiden for farledsbeviset.

Til § 12 Farledsbevis klasse 1

Bestemmelsen er ny i forhold til gjeldende lospliktforskrift og gir effekt til NOU 2013:8 og Prop. 65L sine anbefalinger om en differensiert farledsbevisordning med utvidede rettigheter for navigatører med særlig lang erfaring eller særlig god kjennskap til farleden.

Etter første ledd åpner bestemmelsen for å utstede farledsbevis for enkeltfarleder som gir navigatørene rettigheter ut over de lokale begrensningene som gjelder for farledsbevis klasse 2 og 3, og som følger av forskriftens vedlegg 3 kolonne 1. Navigatører som får utvidet sine rettigheter i en farled kan føre fartøy opp til de begrensninger som sammenfaller med lokale begrensningene i lostjenesten for når et losoppdrag skal regne som uvanlig. Disse begrensningene følger av forskriftens vedlegg 3 kolonne 2. Se for øvrig merknadene til § 16.

Etter annet ledd åpner bestemmelsen for å utstede farledsbevis til navigatører på fartøy med lengde på 150 meter eller mer som har tillatelse etter § 9 fjerde ledd. Fartøyene må med andre ord først ha tillatelse etter § 9 før det blir aktuelt for fartøyets navigatører å søke om farledsbevis etter bestemmelsen her.

Erfaringskravene er omtalt innledningsvis i kapittel 3.

Fjerde ledd slår fast at det skal avlegges prøve for hver enkelt farled med lokale begrensninger det søkes farledsbevis klasse 1 for, og for hele det omsøkte strekket for fartøy med lengde på 150 meter eller mer.

Til § 13 Farledsbevisprøve

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 14.

I første ledd foreslås en ny andre setning som slår fast prinsippet om representative prøver for større områder, som foreslått i NOU 2013:8 og Prop. 65 L. Kystverket gis myndighet til å fastsette områdene og hvilke prøvestrekk som er representative for områdene. Det vil også være behov for tilbud om prøve på enkeltfarleder for de som ikke har behov for hele områder. Kystverket har allerede etablert praksis med representative prøver for lange strekninger fra Jærens Rev til Grense Jakobselv. I tråd med føringene i Prop. 65 L vil Kystverket definere representative prøver for de områdene hvor ordningen ikke eksisterer i dag.

Det er en forutsetning at erfaringskravene er oppfylt for å få hele de definerte områdene. Dersom navigatøren ikke har erfaring fra hele området vil det bli gitt en avgrenset del av området, selv om det er avlagt en representativ prøve. Navigatøren vil imidlertid få sitt farledsbevis utvidet til nye farvann i samme område utelukkende basert på at erfaringskravet senere blir innfridd. Kystverket oppfatter at dette er i tråd med anbefalingene i NOU 2013:8 kapittel 10.4.2.1.

Annet ledd viderefører gjeldende lospliktforskrift § 14 første ledd annet punktum. I tillegg presiseres de tilfellene hvor Kystverket kan innvilge utvidelser uten prøve. Kystverket har hatt en skjønnsmessig adgang til å gjøre dette, etter gjeldende lospliktforskrift § 14 annet ledd siste punktum. I og med at muligheten er avgrenset til utvidelser vil innehaveren allerede ha avlagt minimum en farledsbevisprøve. Det ene aktuelle tilfellet er korte farleder med lav risiko, hvor utvidelse kan innvilges uten prøve etter en konkret skjønnsmessig vurdering. Det andre tilfellet, som ikke er avgrenset til korte farleder med lav risiko, er navigatører med betydelig fartstid i kystseilas. Det er vanskelig å konkretisere nøyaktig antall år med effektiv fartstid, da det må gjøres en vurdering av fartøyets seilingsmønster for å bedømme den reelle effektive fartstiden til navigatøren. Det kan tas utgangspunkt i 5 års effektiv fartstid på norskekysten. Når det gjelder antall prøver som skal avlegges må det gjøres en konkret skjønnsmessig vurdering i hvert tilfelle, hvor det i tillegg til lengden på erfaringen tas hensyn til områdets størrelse og antall tidligere avlagte prøver. Den foreslåtte forskriftsfestingen er sammenlignbar med forslaget i NOU 2013:8, som beskrevet i siste del av kapittel 10.4.1.1, men åpner for større grad av skjønnsutøvelse.

Kystverket foreslår å slå sammen tredje og fjerde ledd og beskrive farledsbevisprøven som én prøve. Dette er i tråd med annet ledd som omtaler farledsbevisprøven som én prøve med to deler. Det er dette som i praksis gjøres i dag, hvor det gjennomføres en prøve med noe teoretisk innhold sammen med en praktisk seilas. Endringen har ingen praktisk betydning og kompetansekravene endres ikke.

Gjeldende lospliktforskrift § 14 fjerde ledd nr. 1 og 5 videreføres ikke som selvstendige punkt, men dekkes av § 13 fjerde ledd bokstav a) og g).

Fjerde ledd bokstav k) foreslås endret. Kystverkets erfaring tilsier at det er vanskelig i en prøvesituasjon å gi en riktig bedømming av kravet til BRM slik det fremgår av gjeldende lospliktforskrift § 14 fjerde ledd nr. 6. Krav til kommunikasjon og samhandling på bro bør imidlertid inngå i en samlet vurdering av kandidaten.

Kravene som stilles ved farledsbevisprøven vil være de samme uavhengig av om prøven blir gjennomført med representant fra Kystverket om bord, eller med assessor.

Sjette ledd er nytt og forskriftsfester Kystverkets praksis om karenstid for kandidater som ikke består farledsbevisprøven.

Til § 14 Assessorordning

Bestemmelsen er ny og gir effekt til anbefalingene i NOU 2013:8 kap. 10.3.3 og 10.4.1 og Prop. 65 L kap. 9.1.4.

I utformingen av bestemmelsen er det sett hen til ordningen med assessor for evaluering av kvalifikasjoner etter forskrift 22. desember 2011 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 13. Det er valgt å kalle sertifiseringen for et kvalifikasjonsbevis som assessor, likt med forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Det er også valgt å bruke begrepet evaluering, heller enn utsjekk, som er begrepet utvalget brukte i NOU 2013:8.

Første ledd slår fast at det er Kystverket som utsteder kvalifikasjonsbevisene.

Krav for å kunne bli assessor fremgår av annet ledd. Utvalget anbefaler i NOU 2013:8 kap. 10.3.3. at assessor bør være en erfaren navigatør og ha benyttet sitt farledsbevis for det aktuelle området i minst ett år. I forslaget er dette konkretisert til 3 års effektiv fartstid, likt med erfaringskravet for farledsbevis klasse 1. Det er videre et krav at navigatøren innehar farledsbevis og at det i forbindelse med utstedingen er avlagt farledsbevisprøve etter § 13. Så langt Kystverket har funnet rede på finnes det ingen kurs som er direkte relevante for en farledsbevisassessor. Det vil derfor ligge til Kystverket å utarbeide et relevant kurs. Kystverket kan kreve at det avlegges regelmessig kurs som må bestås, og at dette er et vilkår for å opprettholde kvalifikasjonsbeviset.

Tredje ledd presiserer at et kvalifikasjonsbevis kun gjelder for de områdene eller farledene assessor selv har gyldig farledsbevis for. Med andre ord kan en assessor bare evaluere farledsbeviskandidater i områder hvor han eller hun selv har gyldig farledsbevis. Kvalifikasjonsbeviset er videre begrenset til fartøy av liknende type og størrelse som assessorens farledsbevis gjelder for. Det må gjøres en konkret vurdering, hvor større lengdeforskjell kan aksepteres innen samme kategori fartøy, mens mindre lengdeforskjeller kan aksepteres dersom type fartøy og manøveregenskaper er forskjellig. Kystverkets praksis per i dag ved endring av farledsbevis til nye fartøy er en øvre grense på maks inntil 30 meter for samme type fartøy. En assessor med farledsbevis for passasjerfartøy på 55 meter kan som eksempel ikke sjekke ut kandidater på kontainerfartøy på 99 meter.

Fjerde ledd slår fast at assessor skal evaluere om kandidatene oppfyller kravene i § 13 fjerde ledd for de farledene eller områdene kandidaten skal ha farledsbevis for. Henvisningen til § 13 om farledsbevisprøve betyr at kompetansekravene for farledsbevis klasse 3 er de samme som for farledsbevis klasse 2.

Til § 15 Vilkår for bruk av farledsbevis

Bestemmelsens første og annet ledd viderefører gjeldende lospliktforskrift § 16. Annet ledd i gjeldende lospliktforskrift § 16 er ikke videreført da dette nå reguleres av losloven § 11 annet ledd.

Tredje til femte ledd er nye og viderefører gjeldende vilkår som i dag finnes i dokumentet generelle vilkår for bruk av farledsbevis. Disse er gitt med hjemmel i gjeldende lospliktforskrift og er publisert på Kystverkets hjemmeside (<http://www.kystverket.no/Documents/Los/Farledsbevis/Generelle%20vilk%c3%a5r.pdf>). En rekke av vilkårene i dokumentet er ikke videreført, da disse uansett er dekket av regelverkskrav.

Til § 16 Generelle og lokale begrensninger i bruk av farledsbevis

Bestemmelsen er ny. Under gjeldende lospliktforskrift har Kystverket fastsatt spesielle vilkår og lokale begrensninger for bruk av farledsbevis. Dokument er publisert på Kystverkets hjemmesider (http://www.kystverket.no/Documents/Los/Farledsbevis/Spesielle%20vilk%c3%a5r%20for%20bruk%20av%20farledsbevis/Spesielle%20Vilk%c3%a5r%20og%20begrensninger%20NOR%20131213_utg19korr.pdf). Vilråene fulgte opprinnelig som vedlegg til, eller var påtegnet farledsbevisene. For å sikre at vilråene er kjent for brukere og farledsbevisinnehavere gjøres nå vilråene til del av forskriften ved å ta generelle begrensninger inn i § 16 og lokale begrensninger inn i vedlegg 3 til forskriften. Begrensningene vil gjelde alle farledsbevis, med mindre noe annet er positivt angitt i det enkelte farledsbevis. At vilråene gjøres til del av forskriften betyr også at forvaltningslovens saksbehandlingsregler om forskrifter (bl.a. høring) må overholdes ved fremtidige endringer.

Lokale begrensninger for bruk av farledsbevis er omfattet av fjerde ledd og er tatt inn som vedlegg 3 til forskriften. Dette er i tråd med anbefalingen i NOU 2013:8 om at de lokale begrensningene burde gis i forskrift, for å sikre åpenhet og forutsigbarhet. I vedlegget skilles mellom farledsbevis med og uten utvidede rettigheter, som foreslått i NOU 2013:8 og Prop. 65 L. Navigatører med farledsbevis klasse 1 vil få de utvidede rettigheter som følger av kolonne 2 vedlegg 3. Begrensningene i kolonne 2 sammenfaller med lokale begrensningene i lostjenesten for når et losoppdrag skal regnes som uvanlig.

Vedlegg 3 inneholder de begrensningene som er gjeldende nå i henhold til dokumentet spesielle vilkår og lokale begrensninger. Det er imidlertid gjort noen endringer som følge av gjennomgangen av 19 farleder med lokale begrensninger som ble gjennomført i 2013. Forslag til endringer ble hørt den 6. juni 2013, men noen av endringene ble ikke iverksatt i 2013, i påvente av innføring av en ordning med mulighet for farledsbevis med utvidede rettigheter. Ved nå å ta endringene inn i vedlegg 3 vil de iverksettes samtidig med ny lospliktforskrift.

Det gjelder endring av de 6 farledene Sarpsborg, Jøssingfjord, Vattlestraumen, Florø, Skatestraumen og Måløysundet. Endringene for disse 6 farledene medfører en innstramning eller delvis

innstramming i forhold til gjeldende begrensninger, men en oppmyking (Sarpsborg, Jøssingfjord) eller ingen endring (Måløysundet, Vattlestraumen, Florø, Skatestraumen) for navigatører som kan ta farledsbevis med utvidede rettigheter.

Det gjelder videre innføring av nye og økte lengdegrenser for farledsbevis med utvidede rettigheter i de 8 farledene Jomfrulandsrevet - Kragerø, Bonden – Eydehavn, Eydehavn – Arendal, Galtesund, Lillesand, Høllen, Farsund, Flekkefjord og Rekefjord.

Noen av farledene i gjeldende liste har en max grense på 150 meter og noen av endringene som ble hørt i 2013 var med en max grense på 150 meter. Disse farledene er tatt ut av listen ettersom farledsbevis uansett ikke utstedes til fartøy med en lengde på 150 meter eller mer, jf.

lospliktforskriften § 9. Dette gjelder de 13 farledene Løperen – Fredrikstad, Færder – Oslo – Drammen, Svenner – Larvik, Helgeroaafjorden – Kalven, Eidangerfjorden, Langesundbukta – Jomfrulandsrevet, Oksøy – Kristiansand, Vannylvsgapet – Vartdalsfjorden, Lepsøyrevet, Tjeldsundet, Raftsundet, Finnsnesrenna – Gisundet og Tromsøundet.

Både NOU 2013:8 og Prop. 65 L støtter prinsippet om at lokale begrensninger er nødvendige i enkelte farleder, som del av en differensiert farledsbevisordning. Fastsetting av nye lokale begrensninger og gjennomgang av eksisterende begrensninger må gjøres på bakgrunn av objektive og etterprøvbare kriterier, og må ta hensyn til de differensierte erfaringskravene i forskriften.

Femte ledd gir Kystverket myndighet til å endre vedlegg 3 ved forskrift. Dette omfatter myndighet til å fastsette nye lokale begrensninger. Ved gjennomgang av lokale begrensninger har Kystverket lagt til grunn en modell med ekstern bistand til risikovurdering (DNV) og brukermedvirkning i prosessen. I Prop. 65 L forutsettes at en justert modell kan brukes ved gjennomgang av de øvrige farledene med spesielle vilkår og begrensninger.

Til § 17 Begrensninger i bruk av farledsbevis ved føring av farlig og forurensende last

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 12.

Samferdselssamferdselsdepartementet har bedt Kystverket om å vurdere innslagspunktet for losplikt for fartøy med farlig og forurensende last, og restriksjonene for bruk av farledsbevis for disse fartøyene. Eventuelle forskriftsendringer må avvete til denne vurderingen er gjennomført. Det foreslås derfor ingen endringer i denne bestemmelsen nå.

Til § 18 Fartøy i farledsbeviset

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 17 annet ledd. Første ledd videreføres ikke da vilkåret anses dekket av losloven § 11 første ledd annet punktum.

Nytt siste punktum i bestemmelsen presiserer at farledsbevis klasse 3 ikke kan endres til å inkludere fartøy som faller utenfor ordningen. Farledsbevis klasse 3 kan bare utvides til å inkludere fartøy som et rederi har søkt om og fått inkludert i ordningen etter § 9 tredje ledd. Navigatør som har farledsbevis klasse 3 og som ønsker farledsbevis for fartøy som faller utenfor ordningen må søke på vanlig måte om farledsbevis klasse 2.

Til § 19 Farledsbevisets gyldighetstid og fornyelse

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 17.

Det foreslås å differensiere gyldighetstiden ved at farledsbevis klasse 1 må fornyes hyppigere enn farledsbevis klasse 2 og 3.

Første ledd vil gjelde farledsbevis klasse 2 og 3. Gyldighetstid foreslås forlenget til 5 år, fra dagens 3 år. Dette kombineres med en innstramming av praksis for bedømming av kravet om vedlikehold av farvannskunnskap ved første gangs fornying. Mange farledsbevis fornyes nå på bakgrunn av et minimum av seilaser i området farledsbeviset gjelder for og noen ganger uten at det er gjennomført

seilaser i deler av området. I slike tilfeller varsles det om at farledsbeviset ikke vil bli fornyet neste gang med mindre navigatøren sørger for å fornye sin farvannskunnskap. Praksis i dag tilsier derfor nesten automatisk fornying etter 3 år og en realitetsbehandling først etter 6 år (3 + 3). Presiseringen vil derfor ikke bety noen stor endring i forhold til dagens praksis, og er ikke ment som en innstramming. Grunnen til at 5 år er valgt, er for å harmonisere gyldighetstiden med dekksoffisersertifikat etter skipssikkerhetsloven.

Første ledd åpner for at Kystverket skjønnsmessig kan bedømme om navigatører har vedlikeholdt sin farvannskunnskap. Den skjønnsmessige adgangen kan benyttes til å differensiere kravet til vedlikehold. I farleder med lav risiko vil et farledsbevis kunne fornyes uten at innehaveren har vært der, forutsatt at den generelle kystnavigasjonskompetansen er vedlikeholdt. I farleder med høyere risiko vil det være krav om at innehaveren har registrerte seilaser i farleden eller området for å få fornyet sitt farledsbevis.

Nytt annet ledd gjelder farledsbevis klasse 1. Gyldighetstiden vil være 2 år og det slås fast et minimumskrav til frekvens for fornying av farledsbeviset. I tråd med diskusjonene i Prop. 65 L kapittel 9.1.4, s 45 er kravet til vedlikehold av kompetanse strengere enn for farledsbevis klasse 2 og 3. Kravet er likevel ikke så strengt som foreslått i NOU 2013:8. NOU 2013:8 kan oppfattes som at det skal kreves anløp hver 14. dag, likt som kravet til fartøy over 150 meter. Dette mener Kystverket er for strengt, sett i sammenheng med det strenge erfaringskravet for å få utstedt farledsbevis klasse 1 første gang. Det foreslåtte kravet er harmonisert med et gjennomsnitt av det antall seilaser som kreves av loser for å opprettholde sitt lossertifikat, som er to turer i løpet av de to siste år.

Til § 20 Kadettfarledsbevis

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 18.

Til § 21 Seilas med kadettfarledsbevis

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 19.

Til § 22 Kadettfarledsbevisets gyldighetstid

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 20.

I første setning presiseres at et kadettfarledsbevis ikke kan fornyes, noe som er i tråd med etablert praksis. Teksten i annen setning endres noe for å ta høyde for alternativet med å få utstedt farledsbevis klasse 3.

Kapittel 4. Avsluttende bestemmelser

Til § 23 Forpleining av los om bord

Bestemmelsen viderefører forskrift 3. januar 1968 nr. 3127 om statslosers forpleining om bord.

Første ledd viderefører forskriften § 1, likevel slik at annet punktum om betaling er tatt ut. Det er videre presisert at plikten ikke er aktuell ved korte losinger. Losen vil ikke alltid benytte muligheten til å ta kost om bord og regelen er derfor utformet som en plikt til å tilby kost.

Annet ledd viderefører forskriften § 2, men er vesentlig forenklet. Meningsinnholdet er det samme. Hvis skipet ikke har loslugar, skal losen tilvises sovelugar av god standard. Nytter fartøyet 2 loser, skal disse, så sant det er mulig, tilvises hver sin lugar, og som et minimum hver sin køye. Lugaren skal være ren når losen tar den i bruk og den skal utstyres med rent vann, såpe, speil, rent sengetøy og rene håndklær. Dersom lugaren ikke har bad, skal losen ha adgang til baderom.

Etter tredje ledd skal fartøy som ikke tilfredsstillter kravene bare tilvises statslos til den havn eller losstasjon som kan nås på under 12 timer. Tidsrommet regnes fra den tid losen kommer ombord.

Hvor losavløsning finner sted som følge av at tilvist lugar ikke er tilfredsstillende, blir merutgiftene belastet fartøyet.

Til § 24 Tilsyn og kontroll

Bestemmelsen er dels ny og dels viderefører den gjeldende lospliktforskrift § 21,

Første ledd angir Kystverket som tilsynsmyndighet etter losloven. Kystverket får i oppgave å føre kontroll med hvordan rettslige forpliktelser etter losloven etterleves, samt vurdere og eventuelt iverksette tiltak og treffe vedtak etter §§ 15, 17, 18 og 19. Myndigheten begrenser seg ikke til forhold som er regulert i lospliktforskriften, men gjelder også bestemmelser som følger direkte av losloven og andre forskrifter gitt i medhold av losloven. Myndigheten kan delegeres internt i Kystverket.

Annet ledd viderefører gjeldende lospliktforskrift § 21 første ledd nr. 4 og 5 og konkretiserer de forvaltningsmessige reaksjonene etter losloven § 14 for disse tilfellene. Nytt er at bestemmelsene også gjelder kvalifikasjonsbevis som assessor. Annet ledd må sees i sammenheng med losloven § 17 om tap av retten til farledsbevis (som viderefører gjeldende lospliktforskrift § 21 første ledd nr. 1 til 3). Grensen mellom forvaltningstiltak etter losloven § 14 og en administrativ sanksjon etter losloven § 17 er omtalt i Prop. 65 L, i merknadene til § 17.

Når det gjelder kvalifikasjonsbevis som assessor foreslås ikke egen bestemmelsen om tap av retten til slikt bevis, tilsvarende losloven § 17. Et kvalifikasjonsbevis som assessor er uansett begrenset til områder hvor innehaveren har gyldig farledsbevis. En person som taper retten til farledsbevis etter losloven § 17 vil som en følge også tape retten til å være assessor, da det vil være naturlig å anse dette som at et vesentlig forhold som lå til grunn ved utstedelse av beviset er endret.

Gjeldende lospliktforskrift § 21 annet og tredje ledd videreføres ikke da dette nå følger av losloven §§ 15 og 16.

Til § 25 Myndighet til å fravike forskriften

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 22.

Til § 26 Klage

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift § 23 men er forenklet.

Til § 27 Straff

Bestemmelsen viderefører gjeldende lospliktforskrift.

Til § 28 Ikrafttredelse og oppheving av forskrifter

Forskriften trer i kraft samtidig med ny loslov.

Gjeldende lospliktforskrift oppheves i sin helhet og erstattes av den nye lospliktforskriften.

Forskrift om statslosers forpleining om bord oppheves da bestemmelsene er tatt inn i lospliktforskriften § 23.

Forskrift om losveiledning under losmangel oppheves, men erstattes ikke. Bruk av los uten sertifikat (som kjentmann) er regulert i losloven § 6 første ledd annet punktum.

Til § 29 Overgangsbestemmelse

Overgangsbestemmelsen er gitt for å sikre at ingen mister rettigheter de har i henhold til gjeldende farledsbevis. Ved fornying av farledsbeviset vil de nye reglene komme til anvendelse.