



Fiskeri- og havministeren

Transport- og kommunikasjonskomiteen
Postboks 1700 SentrumStortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref

Dato

26/2360-2

23. april 2026

Dokument 8:234 S (2025-2026) om å stanse liberaliseringen av lospliktforskriften og farledsbevisordningen

Innledning

Jeg viser til transport- og kommunikasjonskomiteens brev 9. april 2026, hvor det bes om en vurdering av Dokument 8:234 S (2025-2026) om å stanse liberaliseringen av lospliktforskriften og farledsbevisordningen.

Bakgrunn

I Dokument 8:234 S (2025-2026) vises det til at Nærings- og fiskeridepartementet ved brev 2. februar 2026 har bedt Kystverket om å utarbeide forskriftsendringer som forslagstillerne mener vil innebære en betydelig liberalisering av farledsbevisordningen. Jeg forstår det videre slik at forslagstillerne mener at ordningen med losplikt og farledsbevis er et sentralt virkemiddel for å sikre trygg ferdsel i farvannet langs kysten, og at det ikke bør gjøres vesentlige endringer i denne ordningen uten at det foreligger en helhetlig risiko- og sikkerhetsanalyse.

Jeg er enig med forslagstillerne i at ordningen med losplikt og farledsbevis er et viktig sjøsikkerhetstiltak. Samtidig er lostjenesten svært kostnadskrevende, og i hovedsak finansiert av brukerne gjennom innkreving av losavgifter. Det er derfor viktig at lostjenesten drives kostnadseffektivt.

Kostnadene for lostjenesten og satsene for losavgiften har for enkelte år økt betydelig mer enn pris- og lønnsutviklingen i samfunnet for øvrig. I tiårsperioden 2016-2025 har den samlede kostnaden for lostjenesten økt med 56,2 pst., mot en veiet økning i konsumprisindeksen (KPI) og gjennomsnittlig lønn på 37,7 pst. i samme periode.

Dette er noe av bakgrunnen for at Kystverket har blitt bedt om å gjennomgå lostjenesten og lospliktreglene, med sikte på å finne kostnadseffektiverende tiltak.

Sjøsikkerhet

Ved departementets brev 2. februar 2026 ble Kystverket blant annet bedt om å utarbeide høringsforslag til forenkling av farledsbevisordningen. Den foreslåtte endringen av lospliktforskriften innebærer at navigatører på fartøy under 100 meter og som er utstyrt med godkjent ECDIS, kan få farledsbevis som dekker hele fastlandskysten når søkeren har bestått en representativ farledsbevisprøve. Dette representerer en forenkling sammenlignet med dagens system, hvor det kreves flere representative prøver for å få farledsbevis som dekker hele kysten.

Forslaget til forenkling av farledsbevisordningen må sees i sammenheng med at Kystverket har publisert digitale referanseruter for hele kysten som kan brukes til planlegging av seilas, og som dermed reduserer risiko knyttet til mangel på lokal farvannskunnskap. Det er videre lagt vekt på at de aktuelle fartøyene er relativt små, manøvrerbare og godt utstyrt. De har også relativt liten bunkerskapasitet, og har ikke farlig eller forurensende last. Kystverket har på denne bakgrunn vurdert at for å få farledsbevis som dekker hele fastlandskysten, er det for denne typen fartøyer tilstrekkelig at navigatørene har bestått en representativ prøve, som er fastsatt av Kystverket og evaluert av los. Vurderingen om at sjøsikkerheten er ivaretatt styrkes av at Kystverket har gjennomført risikoberegninger som estimerer at forslaget vil medføre en marginal økning i ulykkesfrekvensen på 0,36 grunnstøtinger per år for fartøy som seiler med farledsbevis.

Jeg mener at ovennevnte underbygger Kystverkets vurdering om at forslaget til forenkling av farledsbevisordning vil medføre en svært begrenset økning av sannsynligheten for ulykker, og at hensynet til sjøsikkerhet dermed er ivaretatt.

Nasjonal sikkerhet

Forslaget til forenkling av farledsbevisordning er anslått å kunne medføre en reduksjon på om lag 5 500 losoppdrag per år (14 prosent). Dette er imidlertid seilaser som kunne ha vært gjennomført med farledsbevis også i dag. En eventuell avdekking av sikkerhetstruende virksomhet fra losens side på en slik seilas, vil dermed være tilfeldig. Videre er losens tilstedeværelse i all hovedsak avgrenset til broen. Losen har også kun en rådgivende funksjon som nautisk veileder, mens det er kapteinen som bestemmer hvor fartøyet skal seile innenfor rammene av etablert ferdsselsregulering. Dette innebærer at losene har en svært begrenset mulighet til å oppdage eller påvirke eventuell sikkerhetstruende virksomhet ombord på fartøyet. Kystverket har på denne bakgrunn vurdert at forslaget om forenklet farledsbevisordning ikke vil ha noen vesentlige effekter opp mot hensynet til nasjonale sikkerhetsinteresser.

Hva gjelder forslagstillernes spørsmål om sikkerhetsklarering av navigatører som får farledsbevis, mener jeg at dette vil være et administrativt tungt og lite hensiktsmessig grep

med hensyn til nasjonale sikkerhetsinteresser. Det er vanskelig å se hvorfor det skulle foreligge et generelt behov for å innføre krav om sikkerhetsklarering av navigatører med farledsbevis, da disse navigatørene i utgangspunktet ikke skal ha adgang til sikkerhetsgradert informasjon eller skjermingsverdige objekter og infrastruktur. Det er også allerede gjennomført sikkerhetstiltak opp mot farledsbevisordningen, ved at russiske navigatører ikke får utstedt nye farledsbevis eller får fornyet farledsbevisene når disse utløper. Dette innebærer at de heller ikke vil ha mulighet til å få utstedt nye farledsbevis som dekker hele kysten.

Hva gjelder forslagstillernes spørsmål om involvering av NSM, PST og Forsvaret (EOS-tjenestene), har Kystverket ved departementets brev 2. februar 2026 blitt bedt om løpende å vurdere og ivareta hensynet til nasjonal sikkerhet. For gjennomføring av forsøksprosjekt med losfritak i enkle farleder i kombinasjon med overvåking, er det også presisert at Kystverket skal kontakte NSM og PST ved behov. Selv om dette ikke er nevnt eksplisitt i tilknytning til arbeidet med forenkling av farledsbevisordningen, står det Kystverket fritt til å rådføre seg med disse tjenestene ved behov. Det følger videre av både sikkerhetsloven og Nasjonal sikkerhetsstrategi, at sektormyndighetene på selvstendig grunnlag skal vurdere og ivareta hensynet til nasjonal sikkerhet. Ut over dette har EOS-tjenestene en spisskompetanse som kobles på ved behov.

Jeg mener at ovennevnte viser at Kystverket i utarbeidelsen av forslag til forenklet farledsbevisordning har gjennomført nødvendige sikkerhetsvurderinger gjennom bruk av egne ressurser, og at denne gjennomgangen viser at det i dette tilfellet ikke har vært behov for å koble på EOS-tjenestene.

Jeg vil også tillegge at det kan være tilfeller hvor losens tilstedeværelse om bord på fartøyet følger eksplisitt av hensynet til nasjonale sikkerhetsinteresser. Dette hensynet er ivaretatt ved at forsvarsmyndigheten etter forskrift om fremmede statsfartøyer § 6 kan pålegge fremmede militære og sivile statsfartøyer plikt til å bruke los, og at det etter anløpsforskriften § 6 fjerde ledd er en åpning for at også utenlandske sivile fartøyer kan pålegges å bruke los av hensyn til rikets sikkerhet. Etter min vurdering innebærer dette at vi har et samlet regelverk som ivaretar nasjonale sikkerhetsinteresser og forsvarsmessige behov.

Gjennomføring av forsøksordninger

I Dokument 8:234 S (2025-2026) er det også stilt spørsmål ved om gjennomføringen av forsøksprosjekter som har betydning for lostjenestens servicegrad, kan svekke statlig beredskap og situasjonsforståelse i norske farvann.

Ved departementets brev 2. februar 2026 er Kystverket bedt om å gjennomføre et forsøksprosjekt med begrenset åpningstid ved to av 24 losstasjoner, der forholdene ligger til rette for dette. Formålet med prøveprosjektet er å kartlegge brukerreaksjoner og mulighetsrommet for kostnadseffektivisering.

Departementet har videre bedt Kystverket om å gjennomføre et forsøksprosjekt med lospliktfrigjøring i enkle farleder, i kombinasjon med overvåking. Formålet med prosjektet er å innhente kunnskap om i hvilken grad ny teknologi kan erstatte bruk av los, og i hvilken grad dette kan bidra til reduserte kostnader og avgiftsbelastning for skipsfarten.

Jeg kan ikke se at gjennomføringen av de to prøveprosjektene i en avgrenset tidsperiode kan ha noen nevneverdig betydning for statlig beredskap og situasjonsforståelse i norske farvann. Hva gjelder sikkerhetsvurderinger for øvrig, har Kystverket blitt bedt om å vurdere og ivareta hensynet til nasjonale sikkerhetsinteresser, og kontakte NSM og PST ved behov, i tilknytning til forsøksprosjektet med lospliktfrigjøring i enkle farleder. Hensynet til nasjonale sikkerhetsinteresser vil også bli vurdert og ivaretatt i evalueringen av forsøksprosjektene.

Samlet vurdering

Etter min vurdering viser ovenstående at det er gjennomført tilstrekkelige utredninger og sikkerhetsvurderinger av forslaget til endring av lospliktforskriften. Det er dermed ikke behov for ytterligere sikkerhets- og risikoanalyser før saken sendes på høring. Jeg mener videre at EOS-tjenestenes ressurser må prioriteres fornuftig, og at det ikke er riktig å ta av disse tjenestenes kapasitet så lenge det ikke er identifisert et behov for å gjøre nettopp dette. Dersom behovet oppstår, vil departementet og Kystverket ta de nødvendige kontakter med sikkerhetsmyndighetene.

De gjennomførte utredningene tilsier at forslaget til forenkling av farledsbevisordningen vil ha svært begrensede effekter på sjøsikkerhet og nasjonale sikkerhetsinteresser. Sett opp imot anslåtte kostnadsbesparelser på 54 mill. kroner, mener jeg det er riktig å sende saken på høring. Gjennom innspill i høringsrunden vil saken bli ytterligere opplyst, i tråd med formålet med høringsinstituttet. Jeg føler meg trygg på at foreliggende utredninger og kommende høringsinnspill vil gi et godt grunnlag for regjeringens endelige behandling av forslaget til forenklet farledsbevisordning.

De to planlagte forsøksprosjektene vil også ivareta nødvendige sikkerhetshensyn, og kan gi rom for ytterligere kostnadsbesparelser.

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss

Kopi:

Celine Vallet Sogge

Fredrik Giertsen