Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Vestla	**Dokumentkategori**	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	23.04.2026 (Djupevåg, Kjell Asle	**Siste revisjonsdato**	
Dato endret	23.04.2026 (Øverland, Trond Eri	**Dokumentansvarlig**	Djupevåg, Kjell Asle

KYSTVERKET

Lokale retningslinjer for losing i Kystverket

Vestlandet losoldermannskap

April 2026

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Vestlandet Lom	**Dokumentkategori**	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	23.04.2026 (Djupevåg, Kjell Asle)	**Siste revisjonsdato**	
Dato endret	23.04.2026 (Øverland, Trond Erik)	**Dokumentansvarlig**	Djupevåg, Kjell Asle

Lokale retningslinjer for losing i Kystverket, Vestlandet losoldermannskap fastsettes til fremtidig bruk fra april 2026.

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

Bergen, 22. april 2026

Kjell Asle Djupevåg
Losoldermann for
Vestlandet Losoldermannskap

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Vestlandet Lom	**Dokumentkategori**	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	23.04.2026 (Djupevåg, Kjell Asle)	**Siste revisjonsdato**	
Dato endret	23.04.2026 (Øverland, Trond Erik)	**Dokumentansvarlig**	Djupevåg, Kjell Asle

Innhold

1 INNLEDNING 5

2 FELLES INFORMASJON 6

2.1 ANKRING 6
2.2 SEILAS UTENFOR HOVEDLED 6
2.3 REVIDERING AV FORSKRIFTER 6
2.4 RAPPORTERING TIL HAVNEVAKT VED ANKOMST OG AVGANG 6
2.5 BORDING MED HELIKOPTER 6

3 FELLES BESTEMMELSER FOR ROGALAND OG VESTLANDET LOSOLDERMANNSKAP 8

3.1 UVANLIGE LOSOPPDRAG 8
3.2 OPPSEILING AV SERTIFIKATER 8

4 KAPASITETSBEGRENSNINGER, TAUBÅTER OG TAUBÅTBRUK 9

4.1 GENERELLE BESTEMMELSER 9
4.2 HOVEDREGLER I LOSOLDERMANNSKAPET 9
Skip i opplag 9
Bøyelastere 9
4.3 VESTLANDET LOSOLDERMANNSKAP 9
Leirvik Stord Kværner - Dokken 9
Eldøyane Industripark (Stord base) 9
Tyssedal/Ålvik 10
Odda/Husnes 10
Ankring Odda 10
Storebø 11
Bjørnafjorden, ankring. 11
Fanafjorden, ankring. 11
Korsfjorden – Vatlestraumen - Bergen 11
Knarrevik 12
Bergen 12
Hordvikneset 12
Flatøy (Frank Mohn) 12
Bongnestraumen 12
Eikefet/Tjuvasundet 12
Ankring i Fensfjorden 12
Fonnesflaket 12
Haugsøytangen 13
Equinor Sture 14
Equinor Mongstad 14
CCB Mongstad (Mongstadbase) 14
Sløvåg – kai 8 (Nord Terminals) 14
Nærøyfjorden/Gudvangen 14
Årdalstangen/Høyanger 14
Lærdal - ankring 15
Inn-/ut-seiling Buefjorden og videre gjennom Losnosen 15
Florø havn 15
Gunhildvågen 15
Dyrstad 16
Svelgen 16
Skatestraumen 16
Innseiling Vågsfjorden til Nordfjord og videre til Olden 16
Nordfjordeid 16
Måløybrua 17

5 LOKALE BESTEMMELSER FOR DEN ENKELTE LOSSTASJON 18

5.1 LOKALE BESTEMMELSER FOR VIKSØY LOSSTASJON 18
5.1.1 Bording ved Viksøy losstasjon 18
5.1.2 Alternative losmøtesteder 18
5.1.3 Værbegrensninger 20

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

5.1.4 Losing av skip til Kollsnes vest, Eide og Storebø 20
5.1.5 Bording og kvitting av los på undervannsbåter 20
5.2 BERGEN LOSSTASJON 22
5.3 FEDJE LOSSTASJON 23
5.3.1 Losing av tonnasje større enn 20.000 BT på oljeterminalene Sture og Mongstad 23
5.3.2 Bording ved Fedje losstasjon 23
5.3.3 Alternative losmøtesteder 26
5.3.4 Værbegrensninger ved bording i Fedjeosen 29
5.3.5 Værbegrensninger ved bording ved Holmengrå 29
5.3.6 Bording og kvitting av los på undervannsbåter 29
5.3.7 Begrensning på helikopteroperasjoner i mørke der innseilingsfarvannet ved Fedje har vært stengt på grunn av dårlig vær. 30
5.4 FLORØ LOSSTASJON 31
5.4.1 Losbording på Kvannhovden 31
5.4.2 Alternative losmøtesteder 33
5.4.3 Værbegrensninger 34
5.4.4 Losing av båter til Dyrstad 34

6 ANNEN INFORMASJON 35

6.1 VHF-KANALER 35
6.2 ARRIVAL NOTIFICATION AND REPORTING POINT NOTIFICATION 36
6.3 OPPANKRING AV FREMMEDE IKKE-MILITÆRE FARTØYER 38
6.4 SEILAS UTENFOR HOVEDLED 39
6.5 AKTUELLE TELEFONNUMMER 40
6.6 LEVERING OG HENTING AV LOS MED HELIKOPTER 41

7 DISTRIBUSJONSLISTE 43

8 ENDRINGSLOGG 43

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Vestlandet Lom	**Dokumentkategori**	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	23.04.2026 (Djupevåg, Kjell Asle)	**Siste revisjonsdato**	
Dato endret	23.04.2026 (Øverland, Trond Erik)	**Dokumentansvarlig**	Djupevåg, Kjell Asle

1 Innledning

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

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

2 Felles informasjon

2.1 Ankring

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

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

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

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

2.2 Seilas utenfor hovedled

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

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

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

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

2.3 Revidering av forskrifter

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

Link til: Forskrift om utenlandske fartøyers anløp til og ferdsel i norsk territorialfarvann

2.4 Rapportering til havnevakt ved ankomst og avgang

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

2.5 Bording med helikopter

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

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Skip over 30,000 BT som frakter farlig eller forurensende last og oljerigger tar los med helikopter. Tilbringertjenesten med helikopter er tilgjengelig på døgnkontinuerlig basis og er normalt i beredskap på 90 minutters varsel, men kan rykke ut raskere om nødvendig.

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

3 Felles bestemmelser for Rogaland og Vestlandet Losoldermannskap

3.1 Uvanlige losoppdrag

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

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

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

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

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

Etter gjennomført oppdrag skal losen skrive en erfaringsrapport. Egen rubrikk for det i sjekklisten.

3.2 Oppseiling av sertifikater

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

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

4 Kapasitetsbegrensninger, taubåter og taubåtbruk

4.1 Generelle bestemmelser

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

4.2 Hovedregler i losoldermannskapet

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

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

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

Minst en taubåt skal være av typen, traktor eller tilsvarende.

Skip i opplag

Fartøy som skal inn og ut av opplag er uvanlige losoppdrag.

Bøyelastere

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

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

4.3 Vestlandet Losoldermannskap

Leirvik Stord Kværner - Dokken

- Skip med lengde over 90 meter (LOA), uten baug og aktertruster av tilfredsstillende styrke skal ved ankomst og avgang bruke 2 taubåter, disse skal være egnet til havnebuksering. Baugtruster og / eller aktertruster av tilfredsstillende styrke kan erstatte taubåt
- Skip med lengde under 90 meter (LOA), som ikke har baugtruster av tilfredsstillende styrke samt ”høyløft” ror eller tilsvarende skal ved ankomst bruke minst 1 taubåt.
- Vind fra ugunstig retning og styrke vil kunne medføre ytterligere restriksjoner ved anløpet.
- Dersom ikke skipets kaptein ønsker å etterkomme disse anbefalingene skal kaieier informeres av agent/los. Losoldermannen informeres av los/losformidling.

Eldøyane Industripark (Stord base)

Eldøyane vest – Ro/Ro-kai

- Skip med lengde over 90 meter (LOA), skal så langt det lar seg gjøre planlegges å anløpe med babord side til kai. Dette grunnet de vansker og risikoer styrbord tillegg medfører (avstand til grundtområde, mangelfull mulighet for fortøyning samt at kaien er meget værutsatt). Skip med lengde over 120 meter må ha 1 taubåt.
  Dersom skip med lengde over 90 meter allikevel må anløpe med styrbord side til kai, og skipet ikke har baugpropell av tilfredsstillende styrke samt høyløftror eller tilsvarende skal taubåt brukes.
- Vind fra ugunstig retning og styrke vil kunne medføre ytterligere restriksjoner ved anløpet.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

GMC skrapkai

- Skip med lengde over 100 meter er uvanlige losoppdrag. Må ha minst 2 taubåter og fortøyningsbåt.
- Vind fra ugunstig retning og styrke vil kunne medføre ytterligere restriksjoner ved anløpet.

Tyssedal/Ålvik

Alle skip med lengde over **120 meter** (LOA) har krav til bruk av taubåt. Fungerende sidepropell kan erstatte taubåt.

Skip med lengde over **140 meter** skal taubåtene ha minimum 20 tonn BP. Skip med lengde over **170 meter** skal taubåtene ha minimum 25 tonn BP.

Minst en skal være av typen stern drive, traktor eller tilsvarende.

Båtstørrelse (LOA)	Ankomst	Avgang
120 m til 140 m	1	1
140 m til 170 m	2	1
Over 170 m	2	2

Odda/Husnes

Alle skip med lengde over **120 m** har krav til bruk av taubåt. Fungerende sidepropell kan erstatte taubåt.

På skip **over 140 m** skal taubåtene ha minimum 20 tonn BP. På skip **over 170 m** skal taubåtene ha minimum 25 tonn BP.

Minst en skal være av typen stern drive, traktor eller tilsvarende.

Båtstørrelse (LOA)	Ankomst	Avgang
120 m til 140 m	1	1
Over 140 m	2	2

Ankring Odda

Ved ”normale” værforhold kan 3 skip med lengde rundt 100 m ankre med. Beregningene er 5 sjakler i vannet. (Pos 1, 2 og 3)

Dersom det ikke er ventet mer en 2 fartøy til ankringsplassen, så kan det ankres med litt større avstand. (Pos 4 og 5) Her må agenten holde kontroll på behovet.
Hvis ikke det kan skaffes tilfredsstillende skyssbåt med 2 mann må skipet sette losen av ved kai før skipet ankrer på egenhånd(j.fr lospliktforskriften §6). Eventuelt kan skipet tas til ventekai på østsiden av Eitremneset eller i Tyssedal.

Alternativ til ankring i Odda er ankring på Bygnes eller Strandvikflaket. Ventekai (hovedkaien) i Tyssedal kan også være aktuell.

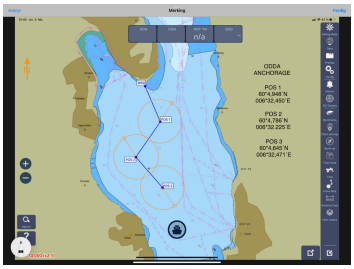
Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

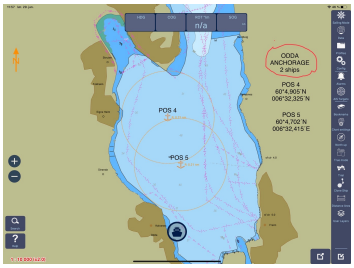
3 fartøy til ankers:

Pos 1 *60˚04,948`N 006˚32,445`E 0,18nm sør for kaien på Boliden*
Pos 2 *60˚04,786`N 006˚32,225`E 0,19nm avstand til land og pos 1 og 3*
Pos 3 *60˚04,667`N 006˚32,442`E 0,18nm avstand til pos 2 og land 0,17nm til land*

1 eller 2 fartøy til ankers

Pos 4. *060˚4,905´N 006˚32,325´E 0,21nm sør for kaien på Boliden*
Pos 5. *060˚4,702´N 006˚32,415`E 0,21nm mellom pos 4 og 5*





Lukksundet

Maks lengde: 115 meter.

Storebø

Skip med LOA over 110 meter kun i dagslys.

Austevoll fiskeindustri.

Båtstørrelse	Ankomst	Avgang
Lengde OA: 80 – 100m	1	
Lengde OA: 100 – 150 meter, styrbord side til kai	2	1

Skip med lengde over 150 meter er uvanlige losoppdrag

Bjørnafjorden, ankring.

Fartøy over 20 000 BT i kategori 1 og 2, som fører flytende farlig eller forurensende last i bulk til og fra Bjørnafjorden, skal bruke taubåt når de er underveis i farvannet innenfor grunnlinjen. Fartøy i ballast med nøytral gass på tankene, er likestilt med rengjorte tanker. Fartøyet plikter i god tid å gjøre alle nødvendige forberedelser til bruk av taubåt. Taubåt skal være gjort fast når forholdene ligger til rette for det. Når taubåt ikke er gjort fast, skal fartøyet ha en slik beredskap at taubåt raskt kan gjøres fast, hvis situasjonen skulle kreve det. Taubåt som ikke er gjort fast, skal følge fartøyet på minste sikker avstand.

Det skal også legges frem en beredskapsplan for oppholdet i Bjørnafjorden, denne skal inneholde minst; oversikt over tilgjengelige T/B, samt når man vil tilkalle disse i forhold til vindforhold etc. Varslingsplan hvis assistanse er påkrevd.

Fartøy som fører farlig og eller forurensende last, og som skal utføre arbeide på fremdrifts/hovud-maskineri, skal ha minst 1 taubåt med tilstrekkelig kraft tilstede, så lenge hovedmaskineri ikke er operativt.

Taubåt skal være tilstede til skipet er ankret.

Fanafjorden, ankring.

Fartøy opp til 120m lengde kan ankre som anvist i Kystinfo.

Korsfjorden – Vatlestraumen - Bergen

Maks lengde passasjerfartøy: 255 meter

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Fartøy med lengde over 180 meter (unntatt cruiseskip) gjennomføres iht instruks Dokument-ID: 107-5 *Uvanlige losoppdrag*.

Ved kraftig vind eller nedsatt sikt kan innseiling til Bergen via Fedjeosen vurderes.

Knarrevik

Skip med lengde over 90 meter uten baugpropell skal benytte en taubåt ved ankomst.

Bergen

Sandviksflaket: Ikke tillatt å ankre fartøy som fører farlig eller forurensende last i bulk (tankskip). Tankfartøy i ballast kan ankres dersom de er gassfri. (Tankene er inerted)
Ikke tillatt å ankre fartøy over 15 000 BT.

Hordvikneset

På grunn av manglende fortøyningsmuligheter i østre ende av kai anlegget skal alle skip over 120m behandles som uvanlige losoppdrag. ”Airdraft”og aktuelt dypgående skal oppgis i losbestillingen.

Flatøy (Frank Mohn)

Maks lengde 90m. Lengre fartøy behandles som uvanlige losoppdrag. ”Airdraft”og aktuelt dypgående skal oppgis i losbestillingen.

Bongnestraumen

Skip over 176 m er uvanlig losoppdrag

Eikefet/Tjuvasundet

Begrensninger: Største lengde 176 meter, største bredde 26 meter, største dypgående 10,5 meter. For fartøy over 150 meter skal det være dagslys for passasje gjennom Tjuvasundet. Skip med lengde over 150 meter med god sikt forover kan forhåndsgodkjennes av Lostjenesten. **Skip som har vesentlige siktbegrensninger skal ha 2 loser.**

Ankring i Fensfjorden

Fedje VTS skal som hovedregel gi tillatelse til fartøy som har behov for å ankre på Fonnesflaket eller Haugsøytangen etter den rekkefølgen de ankommer ankerplassen. Trafikksentralen kan gjøre unntak når sikkerheten tilsier det.

Forfordeling av noen aktører av kommersielle eller bekvemmelighetsgrunner skal unngås.

Fonnesflaket

Følgende begrensninger gjøres gjeldende for Fonnesflaket:

- **Fartøy med farlig eller forurensende last** skal ikke ankre. Gasstankskip som trenger å kjøre opp kjøleprosess med små gassmengder om bord regnes ikke som farlig eller forurensende. Som forurensende last regnes også oljelaster som ikke er listet i MARPOL.
- **Fartøy på over 20.000 BT** skal ikke tillates å ankre.
- **Bunkring med bunkersbåt** skal ikke tillates.
- Dersom vinden er eller ventes å bli i den aktuelle perioden over 20 m/s i stødig vind fra en retning nordenfor 270 til 090 grader skal fartøy normalt ikke gis tillatelse til å ankre på Fonnesflaket.

MERK I: *Ankringsplassen på Fonnesflaket har middels til dårlig holdebunn og er utsatt for vind, særlig fra nord og vest. Ankringsplassen er ofte brukt som venteposisjon for produkttankere i påvente av kaiplass på Statoil Mongstad. Fonnesflaket befinner seg i sin helhet utenfor Statoil Mongstad sitt havneområde, men er innenfor området til Bergen og Omland havnevesen. Området er ikke disponert av enkelt – aktører, men offentlig tilgjengelig for alle brukere. Dette innebærer at ingen aktører kan*

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

påberope seg fortrinnsrett ved bruk av området. De retningslinjer som trafikksentralen bruker for tildeling av ankringstillatelser er utarbeidet i samarbeid med Bergen og Omland Havnevesen.

***Merk II:** I samarbeid med Statoil Mongstad tilbys nå "hull-cleaning" i dette området. Fartøy som skal gjennomføre slik operasjon skal normalt tillates å ankre på Fonnesflaket – også dersom de går utover de begrensninger som er gitt over. (Er lastet eller er over 20.000BT). For fartøy som skal gjennomføre "hull cleaning" og som er lastet med FFL eller er over 20.000BT skal trafikkleder vurdere følgende forhold før ankringstillatelse gis:*

- *Ankringstillatelse gis for den perioden som normalt inngår som en del av "hull cleaning" operasjonen.*
- *For fartøy som skal gjennomføre arbeid på hovedmaskin eller andre operasjoner som medfører begrensninger i dets mulighet til å lette anker og gå for egen maskin skal krav om bruk av taubåt i stand-by vurderes. Slikt krav skal normalt stilles dersom værprognose eller målt vind overskrider 15 m/s.*
- *For fartøy over 20.000 BT må det gjøres særskilt vurdering i forhold til vindbegrensning. Krav om bruk av taubåt i stand-by skal normalt stilles dersom værprognose eller målt vind overskrider 15 m/s. Unntak fra disse begrensninger kan gjøres av vaktleder, men kun når det anses sikrere å dispensere enn å la det være. Erfaringen har vist at ankringsplassen er lite egnet i dårlig vær. Videre har det vist seg at trafikksentralens muligheter til å oppdage og varsle at et fartøy er under drift eller i ferd med å miste ankerfestet er svært begrensede. Vårt viktigste bidrag til sikkerheten for oppankrede fartøy vil derfor være den informasjon som gis før oppankring samt eventuelt varsling av oppankrede fartøy om vesentlige endringer i værprognosen eller den aktuelle værsituasjonen.*

Haugsøytangen

Følgende begrensninger gjøres gjeldende for Haugsøytangen:

- **Fartøy inntil 35 000BT og maksimalt dypgående 10 meter** tillates å ankre (må være under begge grenser).
- **For fartøy over 20 000BT** iverksettes risikoreduserende tiltak ved vindstyrke (målt eller meldt) over 15 m/s fra vind vest for 180 til 000 grader;
    - maskin klar til gange, los om bord, behov for taubåt avklares mellom los og losoldermann/trafikksentral.
- **Farlig eller forurensendes last**
    - Fartøy inntil 20 000BT eller 10 meter dypgående kan ankres uavhengig av hvilken last de har om bord. Fartøy over 20 000 BT/ 10 meter dypgående tillates ikke ankret med farlig eller forurensendes last om bord.
- **Værbegrensning**
    - Fartøy ankres ikke dersom målt eller meldt vind for den aktuelle perioden er over 25 sekundmeter – uavhengig av retning. Fartøy som er oppankret når vindgrenser overstiges informeres om situasjon og pålegges å gjøre nødvendige tiltak for å være klar til å avgå. Los settes om bord i lospliktige fartøy dersom mulig av værhensyn, behov for taubåt stand by avklares mellom VTS og los.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

- **Bunkring/spesielle operasjoner**
  - Ankring på Haugsøytangen er ikke til hinder for bunkring,"hull-cleaning" eller andre spesielle operasjoner. Krav til tiltak vurderes.

Equinor Sture

Se havnereglement.

Equinor Mongstad

Se havnereglement.

CCB Mongstad (Mongstadbase)

Se havnereglement.

Sløvåg – kai 8 (Nord Terminals)

Tabellen er minimumskrav med følgende kriterier

Vindstyrke inntil 10 m/s
Strøm inntil 1 knop

Båtstørrelse/Type	**Ankomst**	**Avgang**
Til kai - Sløvåg		
Bøyelastere og skip av samme standard	1	1
Over 25000 med baug trøster, størntrøster eller doble ror.	1	
6.000 – 20.000 Baugtrøster kan erstatte tug.	1	
20.000 – 35.000 dw	1	
35.000 – 100.000 dw	2	
Over 100.000 dw	3	
14.000 – 35.000 dw baugtrøster kan erstatte tug		1
35.000 – 60.000 dw		1
60.000 – 180.000 dw		2
Over 180.000 dw		3

Kravet til eskortetaubåt følger Kystverkets (og Equinors) bestemmelser for farvannet.

Nærøyfjorden/Gudvangen

Maks lengde cruiseskip 210 meter med maks dypgående 8,5 meter. Fartsbegrensning fra Styvi t.o.m. Bakka 8 knop.

Gudvangen steinlekter

Maks 115m lengde.

Årdalstangen/Høyanger

Alle skip med lengde over **120 m** har krav til bruk av taubåt. Sidepropell av tilfredsstillende styrke kan erstatte 1 taubåt.

På skip med lengde **over 140 m** skal taubåtene ha minimum 20 tonn BP. På skip **over 170 m** skal taubåtene ha minimum 25 tonn BP.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Minst en skal være av typen stern drive, traktor eller tilsvarende.

Båtstørrelse (LOA)	Ankomst	Avgang
120 m til 170 m	1	1
170 m til 180 m	2	1
Over 180 m	2	2

Lærdal - ankring

Ved ankomst ankerplass med skip lengde over 170 m skal det være taubåt tilstede.

Ved avgang fra ankerplass med skip over 140 m i Lærdal, skal det være 1 taubåt til stede.

Inn-/ut-seiling Buefjorden og videre gjennom Losnosen

Ingen lengdebegrensninger.

Ved kraftig vind eller nedsatt sikt kan seilas via Holmengrå vurderes.

Florø havn

Fartøy med lengde over 180 meter (unntatt cruiseskip) gjennomføres iht instruks Dokument-ID: 107-5, *Uvanlige losoppdrag*.

Gunhildvågen

Største lengde på fartøy som kan anløpe Gunhildvågen er 150 meter.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Dyrstad

Største lengde/tonnasje på fartøy som kan anløpe Dyrstad er 250 meter/55000 BT. På de største fartøyene skal det være 2 taubåter ved ankomst og avgang. Samlet tauekraft skal være minimum 65 tonn BP. Minst en av taubåtene skal ha traktorkapasitet. Ved bruk av en taubåt skal denne yte minimum 45 tonn BP.

Sidepropellere av tilfredsstillende styrke kan erstatte en taubåt ved vindstyrke under 6 m/s.

Maksimal vindstyrke under fortøynings operasjoner på Dyrstad: 10 m/s.

Det er ikke krav til bruk av taubåt for DP fartøyer.

Dersom det er aktuelt å fravike disse begrensningene, skal dette behandles som et uvanlig losoppdrag. (Ref. Dokument-ID: 107-5 Uvanlige losoppdrag). For øvrig følges de generelle reglene om taubåtbruk i losoldermannskapet.

Svelgen

For fartøy over 135m anbefales det ikke å anløpe dersom vind over 10 m/s.

Skatestraumen

Maks lengde: 225 meter.

Loser som skal lose fartøyer med lengde over 160 meter (unntatt cruiseskip) må delta på evalueringsmøte en gang i året. Evalueringen gjennomføres på stasjonsmøtene til hver enkelt losstasjon og dokumenteres i møtereferatet.

Tung tonnasje med lengde over 180 meter frarådes gjennomfart i Skatestraumen. Med tung tonnasje menes skip med dårlige styreegenskaper ved lav fart.

Innseiling Vågsfjorden til Nordfjord og videre til Olden

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

Pga. skipenes forskjellige egenskaper er det ikke mulig å sette en eksakt grense for maks vindstyrke. Dette må vurderes i hvert enkelt tilfelle av kaptein og los ombord med ref til skipets egenskaper og de rådende forhold.

Nordfjordeid

Fortøyningsbøyer og Seawalk kan benyttes hele året med følgende begrensninger:

Vindbegrensninger for anløp til Seawalk i Nordfjordeid:

- 12 m/s for skip opp til 239m
- 10 m/s for skip på 240m eller mer,
- 8 m/s for skip på 300m eller mer.
- Skipet må være klar til å benytte thrustere ved behov fra vindstyrke 7 m/s, jfr. Vurdering i tillatelse av 5.3.2019.

Det skal være los på broen så lenge skipet ligger i Sea walken, og maskin skal være klar til manøver på kort varsel. Værbegrensingene som ligger til grunn er gjennomsnitts vind over 10 minutter i 10 meters høyde. I 50 meters høyde vil vindstyrken være ca. 30% høyere. I spesialvarslene blir det også oppgitt gust. Meldes det sterk gust må en også vurdere om en kan håndtere det før en går inn i seawalken

Spesialvarsel for Nordfjordeid og Geiranger:

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

For å lese spesialvarselet logger du inn på Luna<http://luna.met.no>
Brukernavn: westcoast
Passord: Norway#fjords!

Måløybrua

Maks lengde gjennom Måløybrua: 190 meter.

Loser som skal lose fartøyer med lengde over 160 meter (unntatt cruiseskip) må delta på evalueringsmøte en gang i året.

Evalueringen gjennomføres på stasjonsmøtene til hver enkelt losstasjon og dokumenteres i møtereferatet.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

5 Lokale bestemmelser for den enkelte losstasjon

5.1 Lokale bestemmelser for Viksøy losstasjon

5.1.1 Bording ved Viksøy losstasjon

Bording av skip med losbåt underveis eller til ankers skal foregå på en sikker og forsvarlig måte.

Ved Viksøy losstasjon er losmerkene benevnt Korsfjorden 1 og Korsfjorden 2 (Indre).

Losmerke ”Korsfjorden 1”: 60˚08,6’N 005˚00,9’E (WGS84)
Losmerke ”Korsfjorden 2 (Indre): 60˚09,5’N 005˚07,0’E (WGS84)

5.1.2 Alternative losmøtesteder

Alle fartøyer skal ved innseiling dirigeres til losmerke 1 ved Marsteinen Hvis værforholdene ikke tillater bording ved losmerket 1 dirigerer losen fartøyet inn til område hvor sikker bording kan gjennomføres.

Ved utseiling kan fartøyer kvittes i losbordingsområdet/losmerke 2(Når dette er etablert). Alle fartøy som kvittes i losbordingsområdet i Korsfjorden skal minimum overvåkes til de har passert Ystaskjæret. Skip over 150m skal losen overvåke til losmerke 1. Mindre fartøyer må losen vurdere om det er nødvendig å overvåke ut til losmerket. Hvis losen kvitter før losmerke 1 avtales dette i god tid med kaptein.

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

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

Losbåtføreren må kunne styre etter losens anvisninger så langt dette ikke medfører fare for navigeringen av selve losbåten.

Et område av Korsfjorden, begrenset av følgende koordinater:

N 60˚ 09,6’ E 005˚ 04,3’

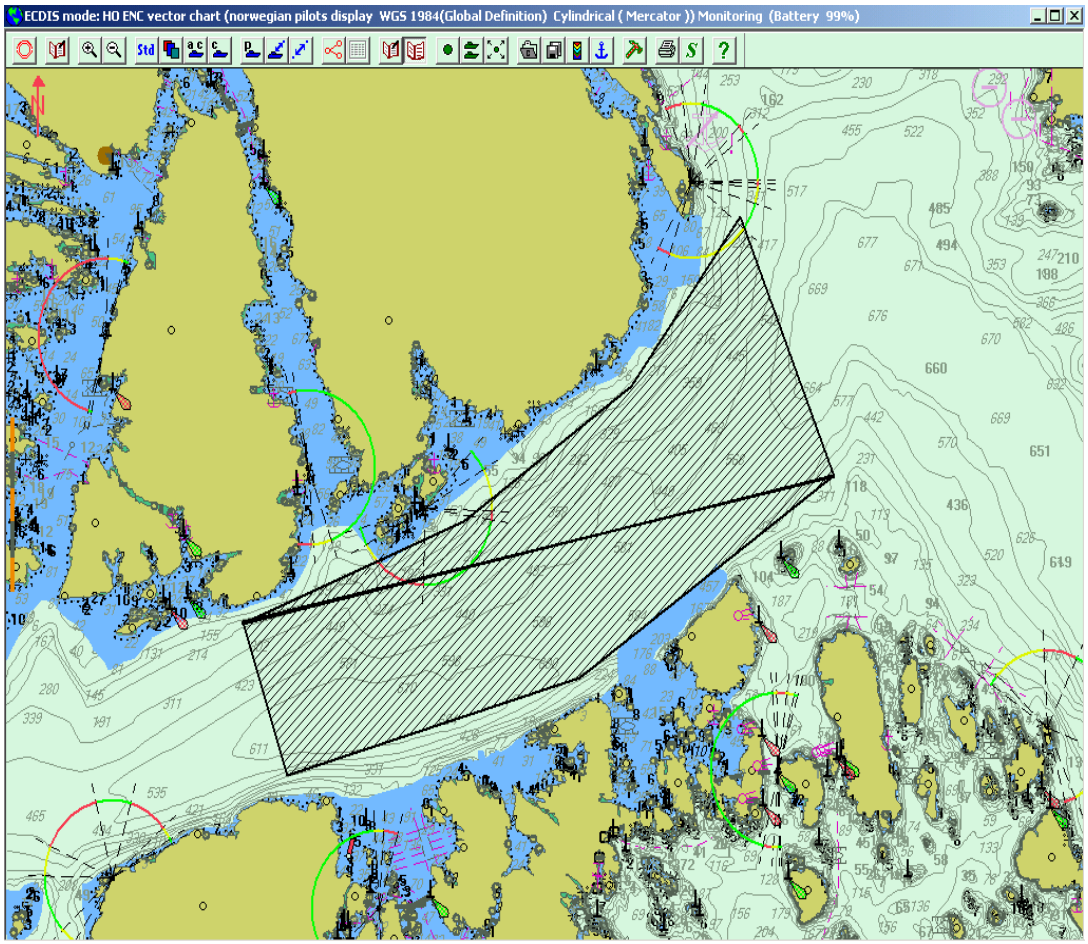
N 60˚ 08,7’ E 005˚ 04,8’

N 60˚ 10,4’ E 005˚ 12,1’

N 60˚ 11,9 E 005˚ 10,8’

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Vestlandet Lom	**Dokumentkategori**	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	23.04.2026 (Djupevåg, Kjell Asle)	**Siste revisjonsdato**	
Dato endret	23.04.2026 (Øverland, Trond Erik)	**Dokumentansvarlig**	Djupevåg, Kjell Asle



Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

5.1.3 Værbegrensninger

	Fartøy	Vær/vind	Merknader
Sjøgang	Alle		Vurdere i hvert enkelt tilfelle
Vind, styrke, retning	Alle	Fra SSW til WNW	Vurdere i hvert enkelt tilfelle
Sikt			Ingen restriksjoner
Fartøy		Fartøy med lavt fribord øker begrensningene for bording.	
Alternative bordingsteder		Som fastsatt i ”Alternative bordingsområder for Viksøy losstasjon	
Mulighet for losing fra losbåt		Ja	
Vilkår for å utføre bording utover fastlagte begrensninger		Vurderes av los og losbåtfører i hvert enkelt tilfelle. Skipets kaptein informeres fortløpende	

5.1.4 Losing av skip til Kollsnes vest, Eide og Storebø

Losing av skip til Kollsnes Vest, Eide og Storebø utføres av loser fra Viksøy losstasjon for å opprettholde kontinuiteten.

5.1.5 Bording og kvitting av los på undervannsbåter

Bording og kvitting av los på undervannsbåter foregår normalt kun i dagslys. Egnet båt tilsvarende Los 119 skal benyttes.



Det skal opprettes samband mellom losbåt og bordingsbåt. Før losbåt og/eller bordingsbåt nærmer seg ubåten skal det opprettes forbindelse med denne eller med følgebåt fra Sjøforsvaret.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Det skal være en ekstra losbåtfører med som skal kunne håndtere bordingsbåt ved bording og kvitting. Hvis værforholdene ikke tillater bording ved losmerket 1 dirigerer losen fartøyet inn til område hvor sikker bording kan gjennomføres.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Vestlandet Lom	**Dokumentkategori**	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	23.04.2026 (Djupevåg, Kjell Asle)	**Siste revisjonsdato**	
Dato endret	23.04.2026 (Øverland, Trond Erik)	**Dokumentansvarlig**	Djupevåg, Kjell Asle

5.2 Bergen losstasjon

Ingen

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

5.3 Fedje losstasjon

5.3.1 Losing av tonnasje større enn 20.000 BT på oljeterminalene Sture og Mongstad

Tjenesten ved Fedje losstasjon er spesiell ved at det her håndteres til dels meget stor tonnasje med et betydelig forurensningspotensiale. Skip, kaier og lasthåndteringsutstyr ved oljeterminalene representerer store verdier, i tillegg til den forurensning som kan oppstå ved en eventuell skade. Spesielt utsatt er skip til skip (STS) operasjoner som blir stadig mer alminnelig.

Med bakgrunn i dette skal det kun tilvises loser til disse oppdragene som har gjennomført nødvendig opplæring i henhold stasjonens opplæringsplan. Losoldermannen for Vestlandet godkjenner loser til oppdrag på oljeterminalene Sture og Mongstad.

5.3.2 Bording ved Fedje losstasjon

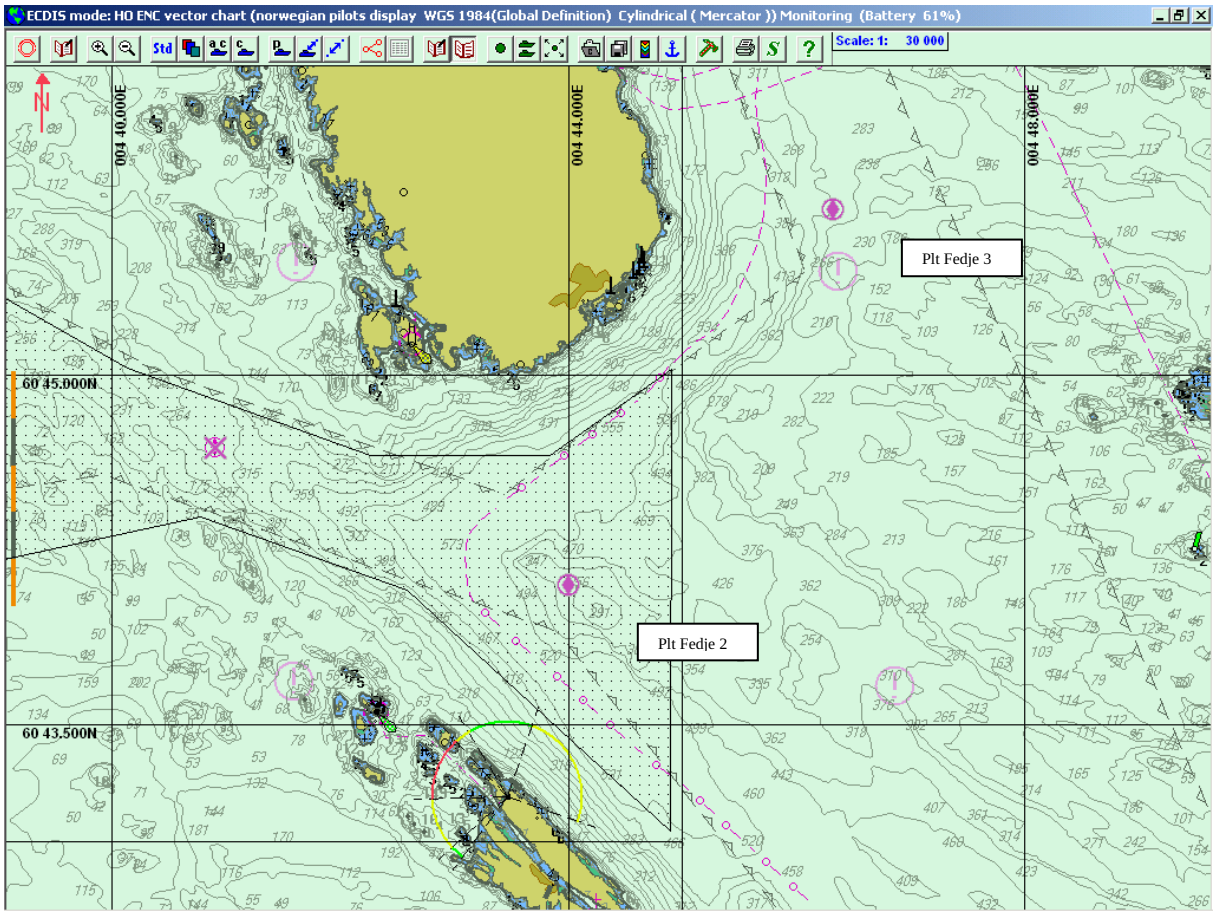
Bording av skip med losbåt underveis eller til ankers skal foregå på en sikker og forsvarlig måte.

Ved Fedje losstasjon er inn- og utseiling syd og nord for Fedje. Disse er benevnt hhv Fedjeosen og Holmegrå. Hver av ledene er supplert med 2 alternative losmerker i tillegg til det normale losbordingsmerket.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Fedjeosen losbording

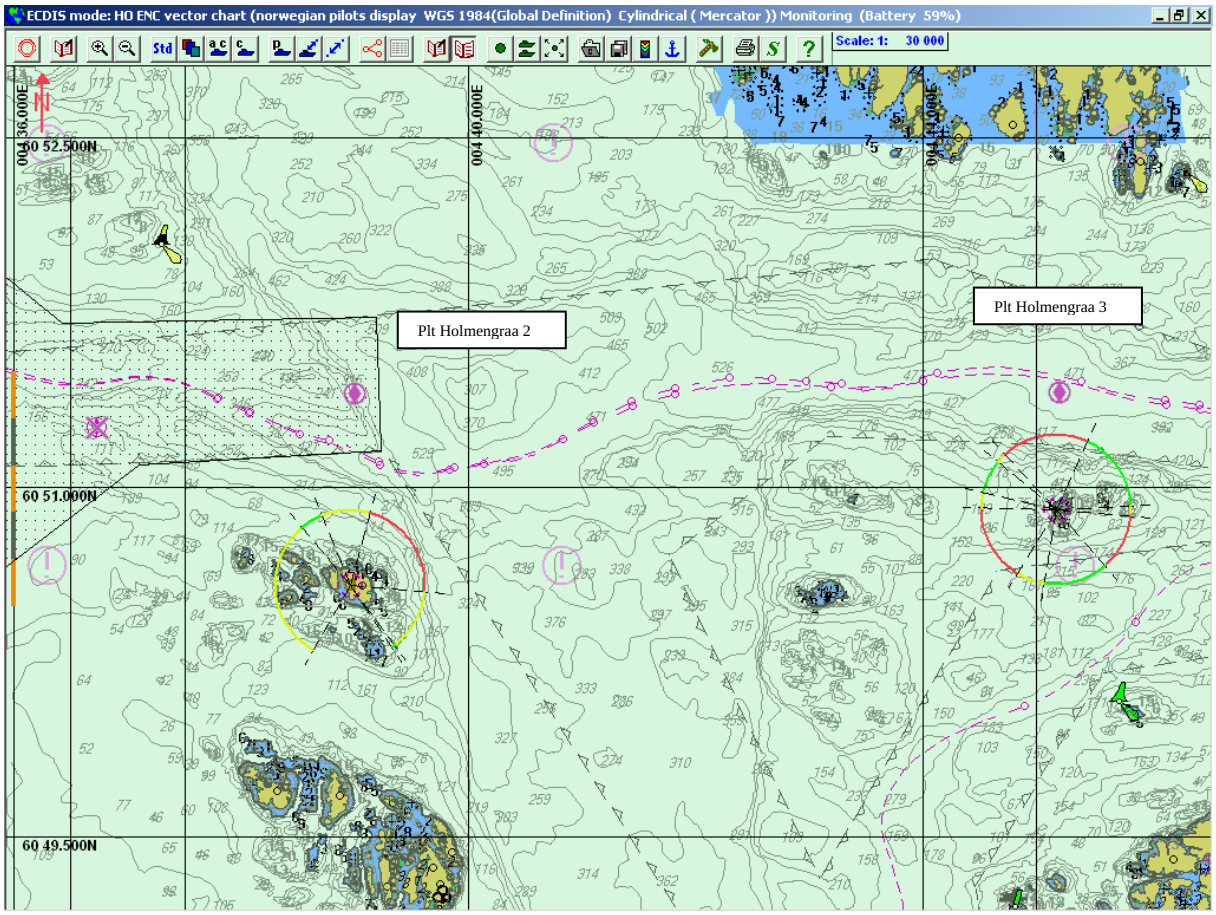
Innseilingen har 3 losmøtesteder
Losmerke ”Fedje 1 (Vest)”: 60˚46,0’N 004˚27,9’E (WGS84)
Losmerke ”Fedje 2 (Fedjeosen)”: 60˚44,1’N 004˚44,0’E (WGS84)
Losmerke ”Fedje 3 (Indre)”: 60˚45,7’N 004˚46,1’E (WGS84)



Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Holmengrå losbording

Innseilingen har 3 losmøtesteder:
Losmerke ”Holmengrå 4 (Vest)”: 60˚51,0’N 004˚25,9’E (WGS84)
Losmerke ” Holmengrå 5 ”: 60˚51,4’N 004˚39,0’E(WGS84)
Losmerke ”Holmengrå 6 (Indre)”: 60˚51,4’N 004˚45,2’E (WGS84)



Bordingsoperasjoner

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

Skip som benytter helikopter i tilbringertjenesten av los bruker losmerke benevnt ”Fedje W” eller ”Holmengrå W”.

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

5.3.3 Alternative losmøtesteder

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

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

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

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

Følgende områder kan benyttes som alternative losmøtesteder:

Fedjeosen seilas sørover: Øst av Nordøy

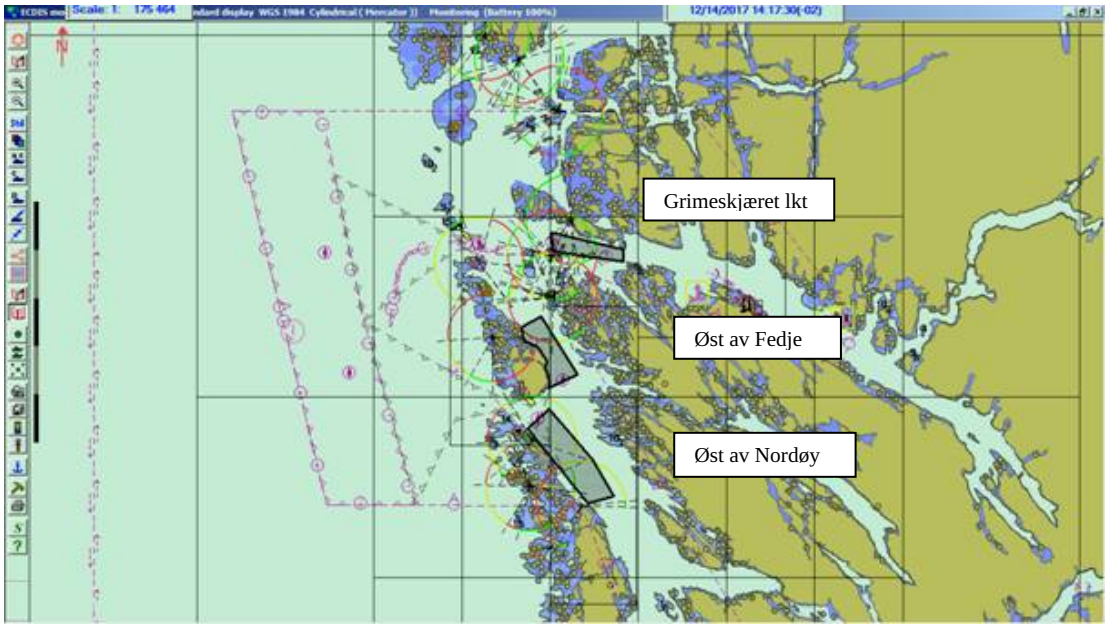
Fedjeosen seilas nordover og Holmengrå seilas sørover: Øst av Fedje

Holmengrå seilas østover: Mellom Grimeskjæret og Hillesøyflu lanterne.

.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

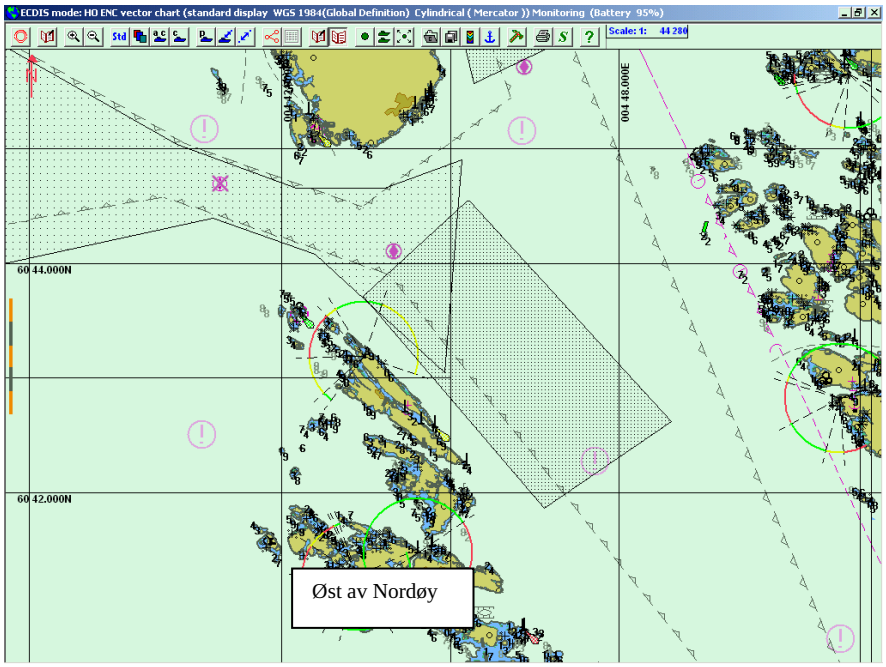
Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Vestlandet Lom	**Dokumentkategori**	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	23.04.2026 (Djupevåg, Kjell Asle)	**Siste revisjonsdato**	
Dato endret	23.04.2026 (Øverland, Trond Erik)	**Dokumentansvarlig**	Djupevåg, Kjell Asle



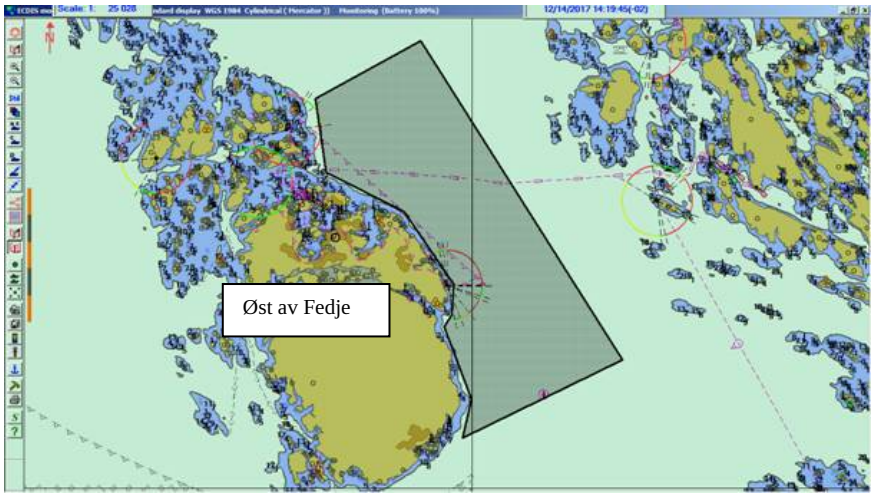
Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Vestlandet Lom	**Dokumentkategori**	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	23.04.2026 (Djupevåg, Kjell Asle)	**Siste revisjonsdato**	
Dato endret	23.04.2026 (Øverland, Trond Erik)	**Dokumentansvarlig**	Djupevåg, Kjell Asle

Alternativ øst av Nordøy



Alternativ øst av Fedje

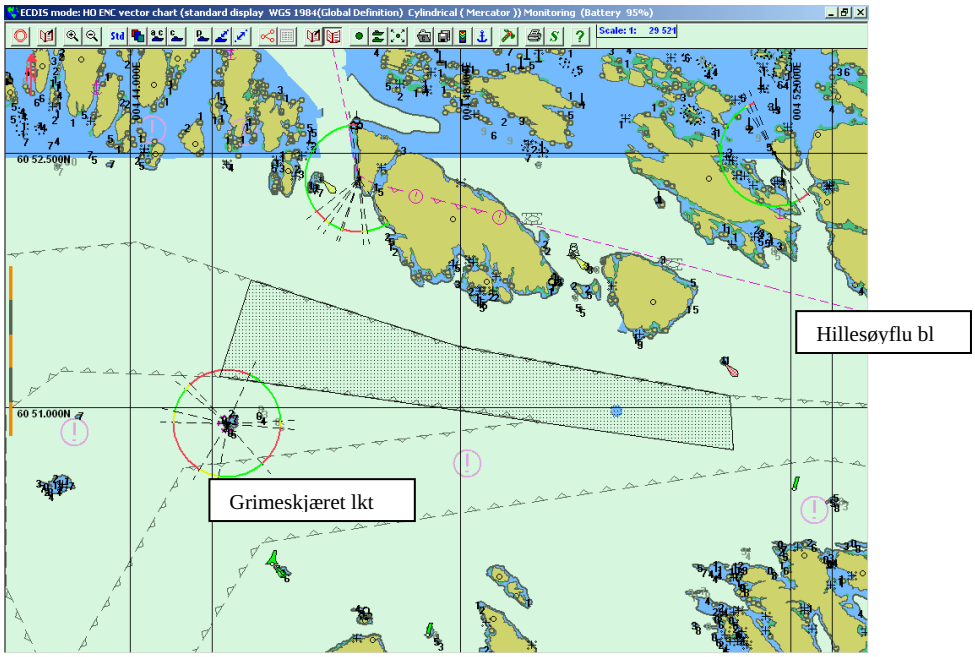


Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Sted og prosess	Kystverket / Lostjenester / Vestlandet Lom	**Dokumentkategori**	Spesifikasjon
Sist godkjent dato	23.04.2026 (Djupevåg, Kjell Asle)	**Siste revisjonsdato**	
Dato endret	23.04.2026 (Øverland, Trond Erik)	**Dokumentansvarlig**	Djupevåg, Kjell Asle

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Alternativ Mellom Grimeskjæret lykt og Hillesøyflu lanterne



5.3.4 Værbegrensninger ved bording i Fedjeosen

Så lenge los og losbåtfører finner det forsvarlig må en finne alternative bordingsområder for å få inn lossøkende fartøy på en forsvarlig måte.

5.3.5 Værbegrensninger ved bording ved Holmengrå

Så lenge los og losbåtfører finner det forsvarlig må en finne alternative bordingsområder for å få inn lossøkende fartøy på en forsvarlig måte.

5.3.6 Bording og kvitting av los på undervannsbåter

Bording og kvitting av los på undervannsbåter foregår normalt kun i dagslys. På Fedje er det ingen båt som er egnet. Agenten må derfor selv skaffe egnet båt. I tillegg skal losskøyta være tilstede.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

5.3.7 Begrensning på helikopteroperasjoner i mørke der innseilingsfarvannet ved Fedje har vært stengt på grunn av dårlig vær.

I tilfeller der innseilingsfarvannet ved Fedje har vært stengt ved dårlig vær og farvannet har blitt gjenåpnet etter mørkets frembrudd, har det vært rapportert om vanskelige bordingsforhold med helikopter på grunn av mye sjø og rotete bølgeforhold vest for Fedje. Det har også forekommet noen tilfeller der bording har måttet avbrytes.

I de tilfeller der Fedje trafikksentral har stengt farvannet for innseiling og farvannet har blitt gjenåpnet etter mørkets frembrudd vil bording/kvitting med helikopter bli utsatt og tidligst gjennomført ved første dagslys.

Dette gjelder fartøy som nytter helikopter til å bringe losen om bord og i land fra skip ved losmerkene Fedje W og Holmengrå W.

Fartøy som er utstyrt med referansesystem/sensorer (Helidekk - monitor) hvor man kan lese av pitch, roll og heave, kan få losen tidligere om bord dersom monitoren viser at skipets bevegelser er innenfor begrensningene til helikopteret.



Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

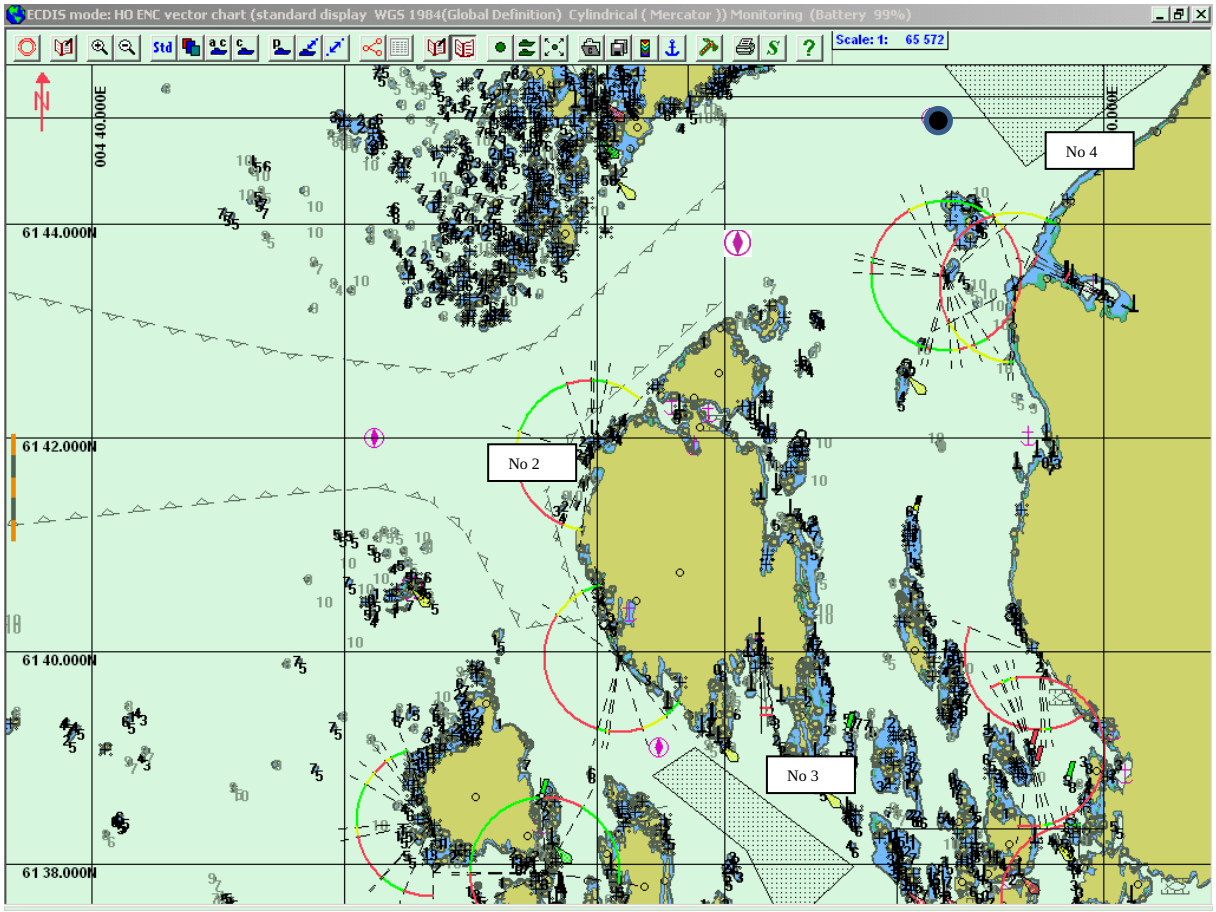
5.4 Florø losstasjon

Tilbringertjenesten blir utført av Bukser og Berging (BB) med ”Los 132”.

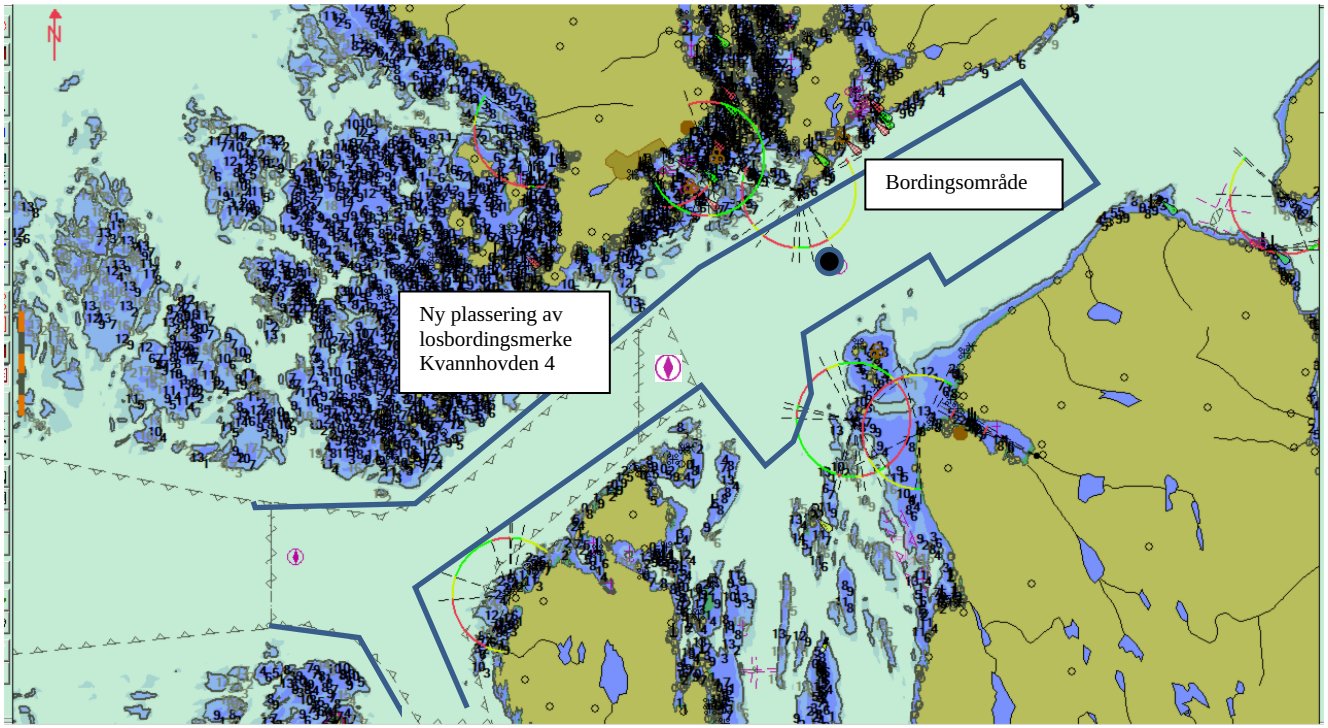
5.4.1 Losbording på Kvannhovden

Innseilingen har 4 losmøtesteder:

- Losmerke ”Kvannhovden 1 (Vest): 61˚44,0’ N 004˚25,0’ E (WGS84)
- Losmerke ”Kvannhovden 2: 61˚42,0’ N 004˚45,6’ E (WGS 84)
- Losmerke ”Kvannhovden 3 (Hellefjorden): 61˚39,1’ N 004˚51,2’ E (WGS 84)
- Losmerke ”Kvannhovden 4 (Frøysjøen): 61˚43,8’ N 004˚52,4’ E (WGS 84)



Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.



Bordingsoperasjoner

Alle fartøyer (unntatt de som bruker merke West) skal ved innseiling dirigeres til losmerke 2 (Kvannhovden). Hvis værforholdene ikke tillater bording ved losmerke 2 dirigerer losen fartøyet inn til område hvor sikker bording kan gjennomføres.

Ved utseiling kan fartøyer kvittes på de indre losmerkene eller i losbordingsområdene. Alle fartøy som kvittes i losbordingsområdet i Hellefjorden eller Frøysjøen skal minimum overvåkes til de har passert indre losmerket. Skip over 150m skal losen overvåke til losmerke 2. Mindre fartøyer må losen vurdere om det er nødvendig å overvåke ut til losmerke 2. Hvis losen kvitter før losmerke 2 avtales dette i god tid med kaptein.

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

- Når et fartøy skal ta los skal losbåten befinne seg i nærheten av losmerke 2, eller i den posisjonen som anses som best ut i fra de rådene værforhold
- Når et fartøy skal kvitte los skal losbåten følge fartøyet ut til merke 2, eller for fartøy under 150m som beskrevet over.
- Losen skal ha tilgang til å bruke Radar, VHF, ECDIS og AIS om bord på losbåten og losen må selv kunne bestemme hvordan dette utstyret skal innstilles. Dette skal ikke skape noen risiko i forhold til navigeringen av selve losbåten
- Losen skal inneha en plass om bord i losbåten som gjør at han/hun har best mulig visuell utsikt og at han/hun har tilfredsstillende tilgang til å operere nødvendig navigasjonsutstyr. Om losbåtens hovedførerposisjon er den eneste sikre plassen

dette kan utføres fra, skal los og losbåtfører i samråd bli enig om hvordan dette best kan løses

- For at losen ved behov skal kunne gripe inn må det aktuelle fartøyet være sikkert identifisert og kunne følges ved hjelp av minimum en av følgende kombinasjoner:
  - Radar og AIS presentert på ECDIS eller radar
  - Radar og optisk identifisering
  - AIS presentert på ECDIS og optisk identifisering
- Losbåtføreren må kunne styre etter losens anvisninger så langt dette ikke medfører fare for navigeringen av selve losbåten.

5.4.2 Alternative losmøtesteder

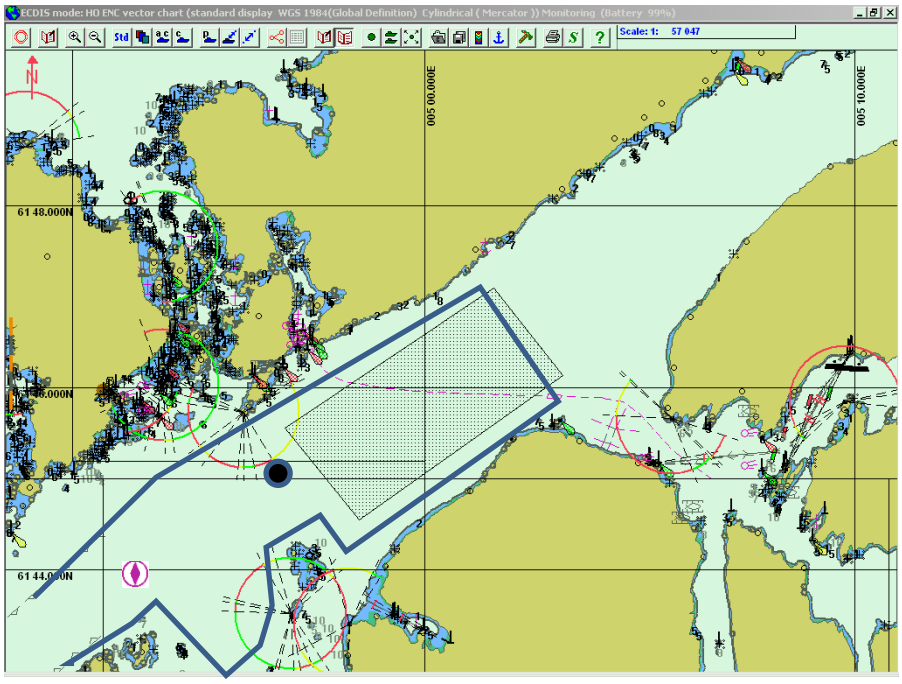
Alternative losmøtesteder benyttes når bording eller kvitting av los ikke kan gjennomføres i normal losbordingsposisjon av sikkerhetsmessige hensyn. Seilas mellom normal losbordingsposisjon og alternativ bordingsposisjon gjennomføres i henhold til instruks I-LOS 09/01199-10 – ”Losing over distanse fra losbåt”.

Følgende områder kan benyttes som alternativ:

Frøysjøen, nordøst av Langevingen varde

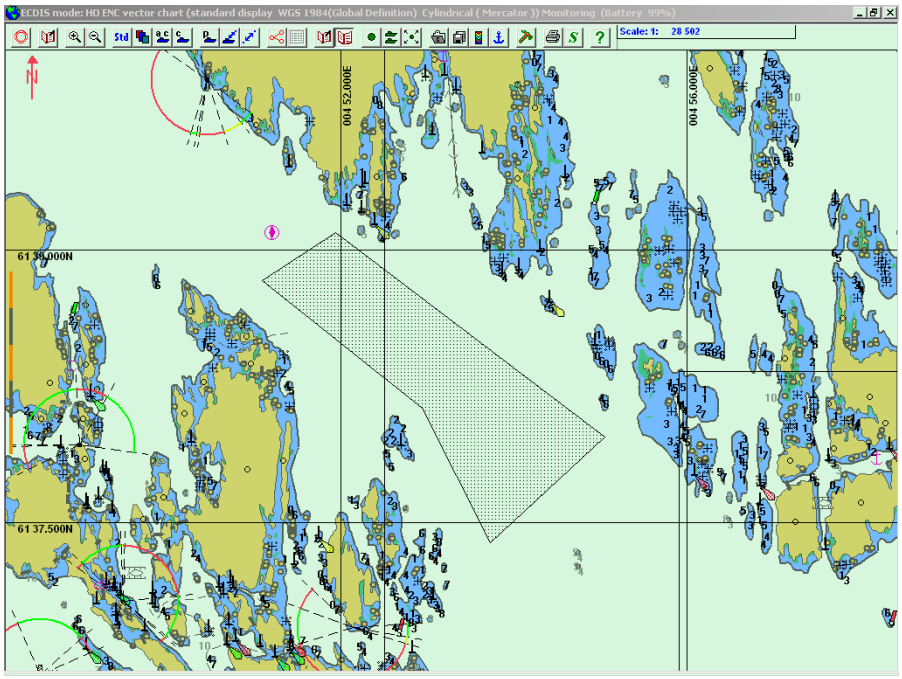
Hellefjorden, sørøst av Dombeskjærene lykt

Alternativ Frøysjøen, nordøst av Langevingen varde



Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

Alternativ Hellefjorden, sørøst av Dombeskjærene lykt



5.4.3 Værbegrensninger

Så lenge los og losbåtfører finner det forsvarlig må en finne alternative bordingsområder for å få inn lossøkende fartøy på en forsvarlig måte.

5.4.4 Losing av båter til Dyrstad

For å lose stor tonnasje til Dyrstad, skal en statslos i tillegg til de generelle reglene som gjelder for losing av stor tonnasje, ha gjennomført ”Opplæringsplan for loser ved Florø losstasjon”.

5.4.5 Losing av cruisebåter til Måløy

For å lose cruiseskip til Måløy som seiler øst om Silda utarbeides eget dokument. (VHa)

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

6 Annen informasjon

6.1 VHF-kanaler

VHF kanal	Benyttes av:
8	Los til los, BB i Stavanger, Skipavika terminal, Haakonsvern
9	Norsea Base - Dusavik, Hydro - Karmøy, Søral - Husnes, Eikefet, Stureterminalen, Årdalstangen havneradio, Norsk Hydro - Høyanger, Fjord Base, Mongstadbase
10	Vetco Haugesund, Aker Stord, CCB – Ågotnes, Dyrstad
11	Phillips base – Tananger, Kårstøterminalen, Norbar Minerals – Torvastad, Statoil – Mongstad
12	Havnekanal, også Eidfjord, Olden, Flåm, Norzink, Skjolden
13	Loskanal
14	Leirvik havn, Sandnes havn, Aker base – Tananger, Taubåter i Bergen, Halsvik Aggregates/Wergeland Base/Nord Terminals Sløvåg
15	Hanøytangen

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

6.2 Arrival Notification and Reporting Point Notification

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

ARRIVAL NOTIFICATION and REPORTING POINT NOTIFICATION

1. In accordance with the Norwegian Royal Decree of 23 December 1994, No 1130 - about the Entry into and Passage through Norwegian Territorial Waters in Peacetime - all foreign Non-Military ships are to keep Norwegian authorities informed when sailing in Norwegian Territorial Waters (NTW). NOR-and NIS-vessels are governed by the regulations when they have a Non-Norwegian Master. This is to be done by written or oral **ARRIVAL NOTIFICATION** iaw par 2 and **REPORTING POINT NOTIFICATION** iaw par 3. For our convenience please use the arrival notification form.

2. The **ARRIVAL NOTIFICATION** should be sent at least 24 hours prior to entering the Norwegian Internal Waters (NIW). In need for dispensation to enter NIW earlier than 24 hrs, contact Norwegian authorities through the Coast Radio station or on the telephone-number given above. EU & EEA vessels are to forward the arrival notification as early as possible, not later than when crossing into Norwegian Territorial Waters (NTW). Such notifications may be made in written or oral form. If sending the Arrival Notification through the Coast Radio Station, please tell the operator that it is an Arrival Notification so that the Radio Station can start filling out the correct forms at once. The Coast Radio charge for this message is SDR 20.55. The Coast Radio will treat the Notifications as official telegrams. If You hold the forms Yourself, You can either send the notification by telefax or e-mail through the nearest Coast Radio station, or to the above-mentioned numbers. In Your telegram to Your agent You should include that arrival notification is sent.

3. The **REPORTING POINT NOTIFICATION** should be sent when crossing the Norwegian baseline upon entering and leaving Norwegian Internal Waters (NIW). You are also to send a Reporting Point Notification if you are passing one of the following positions/check points when sailing in NTW: **KVITSOEY (1), STADT (2), ROERVIK (3), LANDEGODE (4), TROMSOE (5) AND HONNINGSVAAG (6).** The charge for a Reporting Point Notification is also SDR 20.55. Please state that it is a Reporting Point Notification you should send if contacting the Coast Radio station.

4. If there should occur any changes to Your original Arrival Notification (e.g. change of port) of more than 4 hours from previous given ETA/ETD etc., You have to send a "Correction" on an Arrival Notification form with the parts of the Arrival Notification that need to be changed.

5. Stopping or anchoring while passing through internal waters is only permitted when such action is incidental to ordinary navigation or is rendered necessary by force majeure or distress or for the purpose of rendering assistance to persons, ships or aircraft which are in danger or distress. If the vessel makes a temporary stop or remains stationary, the Norwegian authorities shall be notified without undue delay.

6. The **ARRIVAL NOTIFICATION** shall contain the following:
   1. Ships name
   2. Call sign
   3. AAIC (Accounting Authority Identification Code)
   4. IMO-identity
   5. MMSI-number
   6. Flag (nationality)
   7. Type of vessel
   8. Type of cargo
   8a. Quantity 8b. UN number
   9a. Length overall (feet or meter)
   9b. Beam (feet or meter)
   9c. Draught (feet or meter)
   9d. Tonnage (gross tonnes)
   10a. Arriving from (Name of last port/place before entering NIW)
   10b. Country
   11a. Enroute to (Name of next port after leaving NIW)
   11b. Country
   12a. Entering Norwegian baseline in (position)
   12b. At (date-time-group UTC)
   13a. Leaving Norwegian baseline in (position)
   13b. At (date-time-group UTC)
   14a1. Name of port
   14b1. ETA (date-time-group UTC)
   14c1. ETD (date-time-group UTC)
   14d1. Purpose
   15a1. Norwegian Agent (name)
   15b1. Norwegian Agent (Address)
   15c1. Norwegian Agent (telephone)
   Communication via Inmarsat (number)
   16b. Communication via MF, VHF, Telephone
   17. Masters name, Nationality

7. The **REPORTING POINT NOTIFICATION** shall contain the following:
   1. Ships name
   2. Call Sign
   3. AAIC
   4. IMO-identity
   5. MMIS-number
   6. Flag (nationality)
   7. Position (when sending the message)
   8. Enroute to (destination)
   9. Masters name and nationality

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

6.3 Oppankring av fremmede ikke-militære fartøyer

Headquarters Allied Forces North Europe /
Forsvarskommando Sør-Norge

1 av 1

Vår dato 04.12.1998
Vår referanse 98005583-4/98/KOMSJØSØR/OJP/ojp/004

Vår saksbehandler
Kvm OJ Pettersen, 51 57 24 54

Tidligere dato
Tidligere referanse

Til
Losoldermannen i Rogaland

Kopi til

Internt

Intern kopi til
OPS OFF I
OPS OFF CG
NCS

KYSTVERKET
ROGALAND
SJØTRAFIKKAVDELING
10 DES 1998
KVITSØY
584
732

OPPANKRING AV FREMMEDE IKKE-MILITÆRE FARTØYER

1. Bakgrunn

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

2. Drøfting

Kongelig resolusjon av 23 desember 1994, nr 1130 § 16 andre ledd sier:
"Stans eller ankring under seilas i indre farvann er kun tillatt når dette er et ledd i normal navigasjon eller nødvendig på grunn av force majeure eller havsnød eller får å yte assistanse til personer, skip eller luftfartøy som er i fare eller nød. Ved stasjonert opphold skal melding gis til norske myndigheter uten unødig opphold"
Dette betyr at fartøyer må anmode Forsvarskommandoen om tillatelse til å ankre opp i indre farvann.
Tillatelse til å ankre kan kun gis av vaktsjef sjøoperasjonssenteret, tlf. 51572437.

3. Konklusjon

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

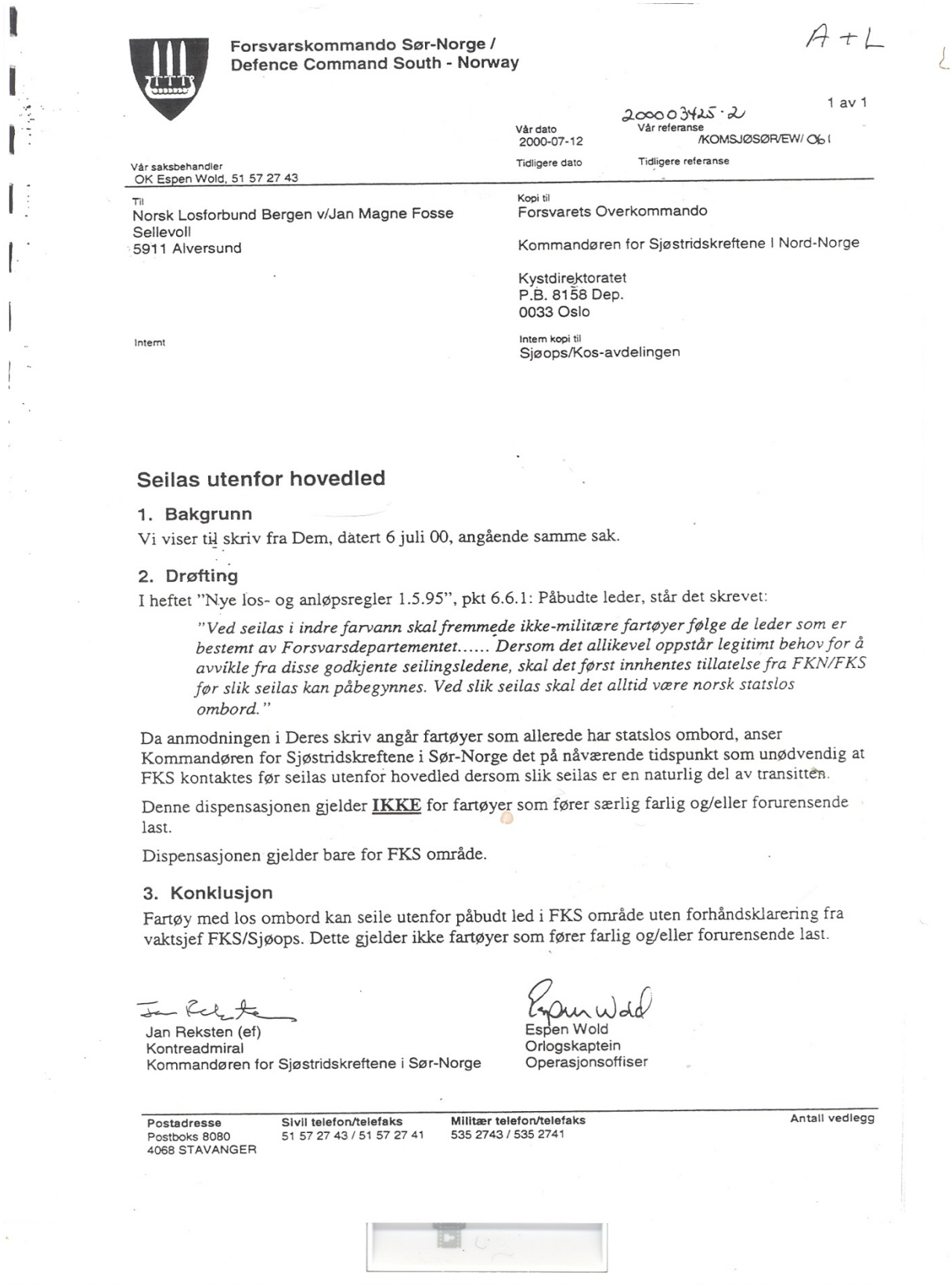
Thor Chr. Hallin (ef)
Kommandør
Sjef Sjøoperasjoner

Sendes samtlige loser

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

6.4 Seilas utenfor hovedled



Forsvarskommando Sør-Norge /
Defence Command South - Norway

A + L

1 av 1

Vår dato 2000-07-12 | Vår referanse 20000342S-2 /KOMSJØSØR/EW/ 061

Vår saksbehandler
OK Espen Wold, 51 57 27 43

Tidligere dato | Tidligere referanse

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

Kopi til
Forsvarets Overkommando

Kommandøren for Sjøstridskreftene I Nord-Norge

Kystdirektoratet
P.B. 8158 Dep.
0033 Oslo

Internt

Intern kopi til
Sjøops/Kos-avdelingen

Seilas utenfor hovedled

1. Bakgrunn

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

2. Drøfting

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

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

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

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

Dispensasjonen gjelder bare for FKS område.

3. Konklusjon

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

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

Espen Wold
Orlogskaptein
Operasjonsoffiser

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

6.5 Aktuelle telefonnummer

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

6.6 Levering og henting av los med helikopter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.

AIRLIFT

COMMUNICATION / SHIP HELICOPTER
BEFORE SEA-PILOT TRANSFER

Question:

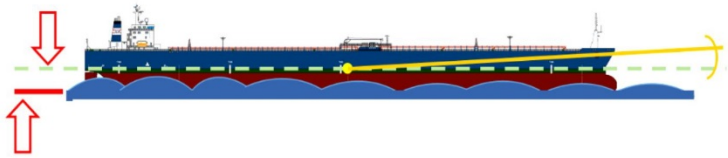
- **Ship position? (Lat / Long)**
- **Pitch, Roll, Heave? (Select best heading to Minimize)**
- **Heading and speed?**
- **Relative wind? (direction & speed)**
- **D-Value and location of helideck or winching area. No landing on landing area!**

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

LIMITS FOR HELICOPTER OPERATION

HEAVE
Max for Landing

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

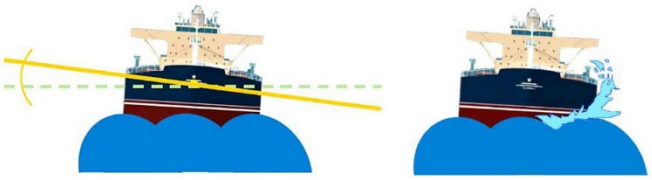


PITCH
Max for landing

3 deg. DAY
2 deg. Night

ROLL
Max for landing

3 deg. DAY
2 deg. Night



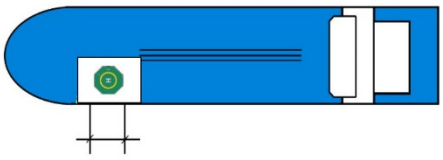
NO
SEA SPRAY



RAILS UP WHEN WINCHING



D-15 VALUE



"D" – VALUE HELIDECK



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

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

10.03.2020 Ver. V3

7 Distribusjonsliste

Intern:

Losoldermannen i Rogaland
Losoldermannen for Vestlandet
Sentral los/VTS avdeling
Kvitsøy losformidling
Statsloser i Vestlandet losoldermannskap
Skipsagenter

8 Endringslogg

06.11.15	Kap 4.3 Leirvik Stord Kverner Eldøyane Industripark er tilføyd
18.12.15	Kap 4.3 Gunnhildvågen – taubåtkrav er endret til 3.500 BT
10.01.18	Stord, Toårig revidering av veilederen
10.03.20	Stord, Toårig revidering av veilederen
17.03.22	Fitjar, Toårig revidering av veilederen. BT endret til LOA
19.03.24	Karmøy. Toårig revidering av vedlegget.
22.04.26	Lukksund, heving av maks lengde frå 105m til 115m.
	Fanafjorden, ny ankringsplass for fartøy opp til 120m.
	Gudvangen, ny lengdebegrensning for steinlekteren til maks 115m.
	Svelgen, ny anbefaling for maks vind på 10m/s for fartøy over 135m.

Gyldige versjoner av styringsdokumentasjon ligger i https://tqm10.tqmenterprise.no/kystverket. Utskrifter er å anse som ugyldige.