



STORTINGET

Innst. 303 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:234 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Frank Edvard Sve, Mats Henriksen, May Helen Hetland Ervik og Dagfinn Henrik Olsen om å stanse liberaliseringen av lospliktforskriften og farledsbevisordningen

Komiteens behandling

Fiskeri- og havminister Marianne Sivertsen Næss har uttalt seg til forslaget i brev av 23. april 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen stanse arbeidet med forskriftsendringer som innebærer en vesentlig liberalisering av farledsbevisordningen, herunder den modellen som er omtalt som alternativ 2 i Nærings- og fiskeridepartementets bestilling til Kystverket av 2. februar 2026, samt gjennomføre en helhetlig risiko- og sikkerhetsanalyse av lospliktdordningen og farledsbevisordningen i samarbeid med relevante myndigheter, herunder nasjonale sikkerhetsmyndigheter og forsvarssektoren, før eventuelle nye endringer vurderes.
- Stortinget ber regjeringen stanse forsøksprosjekter som innebærer redusert servicegrad i lostjenesten, dersom dette kan svekke statlig beredskap og situasjonsforståelse i norske farvann.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag om å stanse liberaliseringen av lospliktforskriften og farledsbevisordningen.

Komiteen merker seg at det er kommet inn to høringsinnspill. Høringsinnspillene er sendt inn av en fagforening for loser og en nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for skipsfart og offshorevirksomhet. Førstnevnte høringsinnspill støtter representantforslaget og forslagsstillernes beskrivelse av Kystverkets arbeid med forskriftsendringer, mens sistnevnte ikke støtter forslagene eller forslagsstillernes beskrivelse av Kystverkets arbeid.

Komiteen merker seg at statsråden, i brev av 23. april 2026, sier seg enig med forslagsstillerne i at losplikt og farledsbevis er et viktig sjøsikkerhetsiltak. Videre viser statsråden til ulike tiltak gjennomført av Kystverket som underbygger at hensynet til sjøsikkerhet er ivarettatt i forslaget til forenkling av farledsbevisordningen, og at Kystverket har vurdert at forslaget ikke vil ha noen vesentlige effekter opp mot hensynet til nasjonale sikkerhetsinteresser.

Komiteen merker seg også at statsråden viser til at lostjenesten i hovedsak er finansiert av skipsfarten gjennom avgifter, og at kostnadene den siste tiårsperioden har økt mer enn veiet økning i konsumprisindeksen. Og videre at forslagene om forenkling av farledsbevisordningen, og gjennomføring av forsøksordninger, legger til rette for å hente ut effektiviseringsgevinster som kan redusere kostnadene for skipsfarten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Rødt, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse arbeidet med forskriftsendringer som innebærer en vesentlig liberalisering av farledsbevisordningen, herunder den modellen som er omtalt som alternativ 2 i Nærings- og fiskeridepartementets bestilling til Kystverket av 2. februar 2026, samt gjennomføre en helhetlig risiko- og sikkerhetsanalyse av lospliktorrdningen og farledsbevisordningen i samarbeid med relevante myndigheter, herunder nasjonale sikkerhetsmyndigheter og forsvarssektoren, før eventuelle nye endringer vurderes.»

«Stortinget ber regjeringen stanse forsøksprosjekter som innebærer redusert servicegrad i lostjenesten, som nattestengte losstasjoner og losformidlinger, der som dette kan svekke statlig beredskap og situasjonsforståelse i norske farvann.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at sikkerheten for sjøtransporten i norske farvann er gjennomgående høy, til tross for krevende geografi og værforhold. Disse medlemmer er tilfreds med at sjøsikkerheten i Norge er god, men vil samtidig understreke at «nullvisjonen» også gjelder på sjøen, og at det dermed er viktig at Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet følges opp.

Disse medlemmer viser videre til statsrådens svarbrev:

«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.»

Og videre:

«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.»

Disse medlemmer mener en høringsrunde vil bidra til å opplyse saken ytterligere og gi et bedre grunnlag for å ta endelig stilling til forslaget om forenklet farledsbevisordning. Videre mener disse medlemmer at prøveprosjekt i en avgrenset tidsperiode vil gi et bedre kunnskapsgrunnlag for å vurdere hvordan ny teknologi eventuelt kan bidra til reduserte kostnader og avgiftsbelastning for skipsfarten.

Disse medlemmer vil imidlertid understreke viktigheten av at Kystverket rådfører seg med NSM og PST i det videre arbeid dersom det anses nødvendig, og at hensynet til nasjonal sikkerhet vurderes grundig når høringsinnspillene foreligger og saken skal besluttes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til høringsinnspill fra Norsk Losforbund, NTL Lostjenesten og Nordland fylkesting, som alle advarer sterkt mot de foreslåtte endringene i lostjenesten og farledsbevisordningen.

Disse medlemmer understreker at losordningen ikke bare er et sjøsikkerhetstiltak, men også en sentral del av Norges totale beredskap og nasjonale sikkerhet. Loser og losformidlere representerer et operativt statlig nærvær langs norskekysten og er i praksis blant de første som er i kontakt med utenlandske fartøy som anløper norske farvann. I en tid preget av økt geopolitisk uro, hybride trusler, sabotasje mot kritisk infrastruktur og økt etterretningsaktivitet, mener disse medlemmer det er oppsiktsvekkende at regjeringen legger opp til tiltak som vil redusere statens situasjonsforståelse og operative tilstedeværelse langs kysten.

Disse medlemmer viser til at Kystverket foreslår å liberalisere farledsbevisordningen ved at navigatører på fartøy under 100 meter skal kunne seile langs store deler av norskekysten etter én representativ prøve, uten krav om tilstrekkelig lokal erfaring og mengdetrening. Disse medlemmer mener dette innebærer en grunnleggende svekkelse av dagens sikkerhetsregime. Norskekysten er blant verdens mest krevende farvann, med trange leder, skiftende værforhold, urene farvann og store lokale variasjoner. Trygg navigasjon kan ikke

baseres på standardiserte løsninger alene, men krever lokal kunnskap, erfaring og dømmekraft.

Disse medlemmer vil særlig fremheve at teknologisk utvikling ikke kan erstatte menneskelig erfaring og lokal kompetanse. Erfaringer internasjonalt viser økende forekomst av GNSS-jamming, spoofing, cyberangrep og tekniske feil i navigasjonssystemer. Samtidig består en betydelig del av kystflåten av eldre fartøy med varierende teknologisk standard. I et slikt risikobilde utgjør losenes kompetanse en avgjørende sikkerhetsbarriere og redundans dersom teknologi svikter.

Disse medlemmer mener videre det er alvorlig at regjeringen og Kystverket foreslår å redusere servicegraden ved losformidlingsentralene i Lødingen og Horten gjennom nattestenging og nedbemanning. Dette vil etter disse medlemmers syn svekke beredskap, responstid og lokalkunnskap i noen av landets mest strategisk viktige havområder. Disse medlemmer viser til at Nord-Norge alene utgjør om lag 43 pst. av Norges kystlinje, i tillegg til Svalbard, og at Lødingen losformidling har et særlig ansvar for dette området.

Disse medlemmer viser til at både tidligere statsråd Knut Arild Hareide og tidligere fiskeri- og havminister Bjørnar Skjæran tidligere har konkludert med at gevinstene ved sentralisering og omstrukturering av losformidlingen er for små til å forsvare risikoen og konsekvensene. Disse medlemmer merker seg at de foreslåtte innsparingene er svært begrensede sett opp mot Kystverkets samlede budsjett, samtidig som konsekvensene for sikkerhet, beredskap og lokal kompetanse kan bli betydelige.

Disse medlemmer viser også til advarslene fra ansatte og fagmiljøene om at etablering av en mer sentralisert hovedhub vil gjøre tjenesten mer sårbar for strømbrudd, cyberangrep og andre hendelser.

Disse medlemmer mener det er en alvorlig svakhet at de foreslåtte endringene ikke er basert på en helhetlig og tverrsektoriell risiko- og sikkerhetsanalyse hvor hensynet til totalforsvaret, nasjonal sikkerhet og kontroll i norske farvann er tilstrekkelig vurdert. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at sikkerhet og beredskap langs norskekysten må styrkes.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at den norske kysten kan være svært værutsatt og krevende å navigere langs. Disse medlemmer mener både erfaring og lokalkunnskap er viktig for å kunne seile langs kysten.

Disse medlemmer viser til den sikkerhetspolitiske situasjonen, og mener det er viktig at det gjøres sikkerhetsfaglige vurderinger før en eventuell liberalisering av lospliktforskriften og farledsbevisordningen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Rødt.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen stanse arbeidet med forskriftsendringer som innebærer en vesentlig liberalisering av farledsbevisordningen, herunder den modellen som er omtalt som alternativ 2 i Nærings- og fiskeridepartementets bestilling til Kystverket av 2. februar 2026, samt gjennomføre en helhetlig risiko- og sikkerhetsanalyse av lospliktorrdningen og farledsbevisordningen i samarbeid med relevante myndigheter, herunder nasjonale sikkerhetsmyndigheter og forsvarssektoren, før eventuelle nye endringer vurderes.

II

Stortinget ber regjeringen stanse forsøksprosjekter som innebærer redusert servicegrad i lostjenesten, som nattestengte losstasjoner og losformidlinger, dersom dette kan svekke statlig beredskap og situasjonsforståelse i norske farvann.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Tom Einar Karlsen

ordfører



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

