

Veileder



KYSTVERKET

Lokale retningslinjer for losing i Kystverket

Vestlandet losoldermannskap

Mars 2022

Lokale retningslinjer for losing i Kystverket, Vestlandet losoldermannskap fastsettes til fremtidig bruk fra mars 2022.

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

Fitjar, 17. mars 2022

Kjell Asle Djupevåg
Losoldermann for
Vestlandet Losoldermannskap

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 LOSOPPDRAK.....	8
3.2	OPPSEILING AV SERTIFIKATER	8
4	KAPASITETSBEGRENSNINGER, TAUBÅTER OG TAUBÅTBUK	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
	Korsfjorden – Vattestraumen - Bergen.....	11
	Knarrevik	11
	Bergen.....	11
	Hordvikneset	11
	Flatøy (Frank Mohn).....	12
	Eikefet/Tjuvasundet	12
	Ankring i Fensfjorden	12
	Fonnesflaket	12
	Haugøytangangen.....	13
	Equinor Sture	13
	Equinor Mongstad.....	13
	CCB Mongstad (Mongstadbase)	13
	Sløvåg – kai 8 (Nord Terminals).....	13
	Nærøyfjorden/Gudvangen.....	14
	Årdalstangen/Høyanger.....	14
	Lærdal - ankring.....	14
	Innaskjærs seilas fra Sognefjorden til Kvannahovden	14
	Innseiling Buefjorden og videre gjennom Losnosen	14
	Florø havn	14
	Gunhildvågen	14
	Dyrstad.....	15
	Skatestraumen	15
	Innseiling Vågsfjorden til Nordfjord og videre til Olden	15
	Nordfjordeid.....	15
	Måløybrua.....	15
5	LOKALE BESTEMMELSER FOR DEN ENKELTE LOSSTASJON	16
5.1	LOKALE BESTEMMELSER FOR VIKSØY LOSSTASJON.....	16
5.1.1	Bording ved Viksøy losstasjon.....	16
5.1.2	Alternative losmøtesteder	16
5.1.3	Værbegrensninger	18
5.1.4	Losing av skip til Kollsnes vest, Eide og Storebø	18
5.1.5	Bording og kvitting av los på undervannsbåter.....	18
5.2	BERGEN LOSSTASJON	19
5.3	FEDJE LOSSTASJON	20
5.3.1	Losing av tonnasje større enn 20.000 BT på oljeterminalene Sture og Mongstad	20
5.3.2	Bording ved Fedje losstasjon	20
5.3.3	Alternative losmøtesteder	23

5.3.4	Værbegrensninger ved bording i Fedjeosen.....	25
5.3.5	Værbegrensninger ved bording ved Holmengrå.....	25
5.3.6	Bording og kvitting av los på undervannsbåter.....	25
5.3.7	Begrensning på helikopteroperasjoner i mørke der innseilingsfarvannet ved Fedje har vært stengt på grunn av dårlig vær.	26
5.4	FLORØ LOSSTASJON	27
5.4.1	Losbording på Kvannahovden.....	27
5.4.2	Alternative losmøtesteder	29
5.4.3	Værbegrensninger	30
5.4.4	Losing av båter til Dyrstad.....	30
6	ANNEN INFORMASJON	31
6.1	LEVERING OG HENTING AV LOS MED HELIKOPTER	31
7	ENDRINGSLOGG	33

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. Kapittel 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.

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 seilassen 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 havnevaktjeneste, 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 Kvannahovden. Bordingsposisjoner for oljerigger avtales på riggmøtet i forkant av innseiling og utseiling. Bordingsposisjon for Kårstø er vest av Skudefjorden.

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 1 times 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.

3 Felles bestemmelser for Rogaland og Vestlandet Losoldermannskap

3.1 Uvanlige losoppdrag

I instruks LOS 9.6 *Uvanlige losoppdrag*, pkt. 3 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. 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 avvirket, skal også betraktes som et uvanlig losoppdrag.

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.

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. Sidepropellere av tilfredsstillende styrke 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 stern drive, traktor eller tilsvarende.

Skip i opplag

Fartøy som skal inn og ut av opplag er spesialoppdrag.

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 stern drive/traktor 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 høyløftor eller tilsvarende skal taubåt brukes.
- Vind fra ugunstig retning og styrke vil kunne medføre ytterligere restriksjoner ved anløpet.

GMC skrapkai kai

- Skip med lengde over 100 meter er spesialoppdrag. 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. Sidepropell er av tilfredsstillende styrke 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.

Båttørrelse (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 over **6.000 BT** har krav til bruk av taubåt. Sidepropell er av tilfredsstillende styrke kan erstatte taubåt.

På skip over **10.000 BT** skal taubåtene ha minimum 20 tonn BP. På skip over **20.000 BT** skal taubåtene ha minimum 25 tonn BP.

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

Båttørrelse (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.

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

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: 105 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 spesialoppdrag

Huk/Sørende

Båtstørrelse	Ankomst	Avgang
Lengde OA: 80 – 100m	1	

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.

Korsfjorden – Vattlestraumen - Bergen

Maks lengde passasjerfartøy: 255 meter

Fartøy med lengde over 180 meter (unntatt cruiseskip) gjennomføres iht instruks LOS 9.6 *Uvanlige losoppdrag*.

Ved kraftig vind eller nedsatt sikt vil den sikreste innseilingen for de største skipene være via Fedje til Bergen.

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 spesial oppdrag. "Airdraft" og aktuelt dypgående skal oppgis i losbestillingen.

Flatøy (Frank Mohn)

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

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 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 Fønnesflaket 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.

Fønnesflaket

Følgende begrensninger gjøres gjeldende for Fønnesflaket:

- **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 Fønnesflaket.

MERK I: Ankringsplassen på Fønnesflaket 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 kai plass på Statoil Mongstad. Fønnesflaket 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 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 Fønnesflaket – 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 værstatusjonen.

Haugstøytangen

Følgende begrensninger gjøres gjeldende for Haugstøytangen:

- **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 hvilke 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 vær hensyn, behov for taubåt stand by avklares mellom VTS og los.
- **Bunkring/spesielle operasjoner**
 - Ankring på Haugstøytangen 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)

Møte med Alexela (Geir Hopland er planlagt ila våren 2022)

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
3.000 til 30.000 Dwt med baugpropell	-	-
3.000 til 30.000Dwt	1 liten ¹⁾	1 liten ¹⁾
Over 30.000 Dwt med baugpropell	1	-
Over 30.000 Dwt	2	2
Over 100.000 Dwt	3	2
Over 180.000 Dwt	4 ²⁾	3

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

Noter:

- 1) Med ”liten” kan fortøyningsbåt med ca 4 tonn trekkraft (BP) benyttes
- 2) Dersom den totale trekkraft er over 200 t kan antall taubåter reduseres til 3.

Nærøyfjorden/Gudvangen

Maks lengde 210 meter med maks dypgående 8,5 meter. Fartsbegrensning fra Styvi t.o.m. Bakka 8 knop. Eldre tung tonnasje frarådes å anløpe Gudvangen. Med eldre tung tonnasje menes skip med dårlige styreegenskaper ved lav fart.

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.

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.

Innaskjærs seilas fra Sognefjorden til Kvannahovden

Maks lengde på 250 meter for skip med gode styre egenskaper.

Innseiling Buefjorden og videre gjennom Losnosen

Ingen lengde begrensninger.

Ved kraftig vind eller nedsatt sikt vil den sikreste innseilingen være via Holmengrå.

Florø havn

Fartøy med lengde over 180 meter (unntatt cruiseskip) gjennomføres iht instruks LOS 9.6, *Uvanlige losoppdrag*.

Gunhildvågen

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

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 være av ”stern drive” eller ”traktortype”. 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. Kystverkets kvalitetssikringssystem (KS) LOS 9.6). For øvrig følges de generelle reglene om taubåtbruk i losoldermannskapet.

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.

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 cruisskipene 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:

Skip med lengde under 240 meter og med gode manøvreringsegenskaper er vindbegrensningen 12 m/s. Det forutsettes at både kaptein, los og havnesjef anser dette som forsvarlig. Større skip kan normalt ikke benytte fortøyningsanlegget når værmeldingene melder vind over 10 m/s.

Skipet må være klar til å benytte thrustere ved behov fra vindstyrke 7 m/s, jfr. Vurdering i tillatelse av 5.3.2019.

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.

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 losmerket. Hvis værforholdene ikke tillater bording ved losmerket dirigerer losen fartøyet inn til område hvor sikker bording kan gjennomføres.

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

Når losen overvåker seilassen 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.

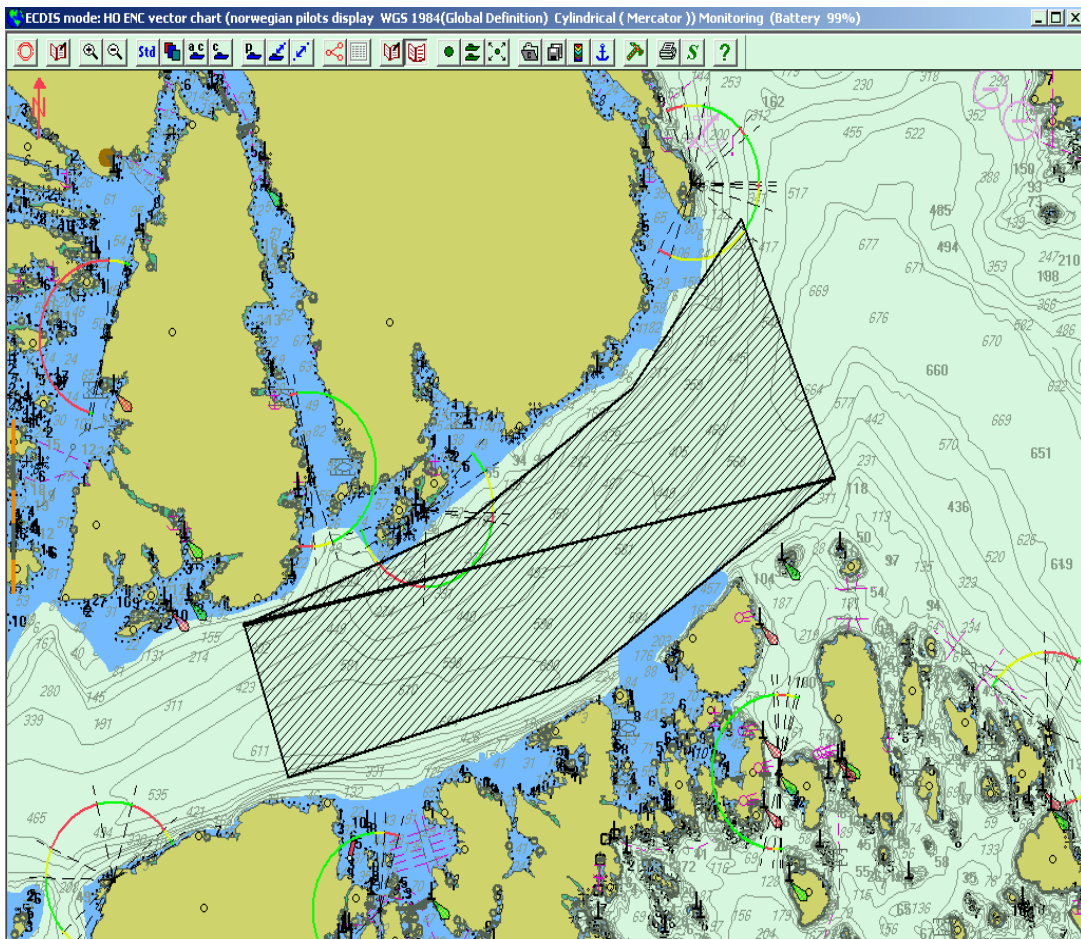
Et område av Korsfjorden, begrenset av følgende koordinater:

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'



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 bordingstrømter 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 losere 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. Egnert båt tilsvarende Los 119 skal benyttes.



5.2 Bergen losstasjon

Ingen

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.

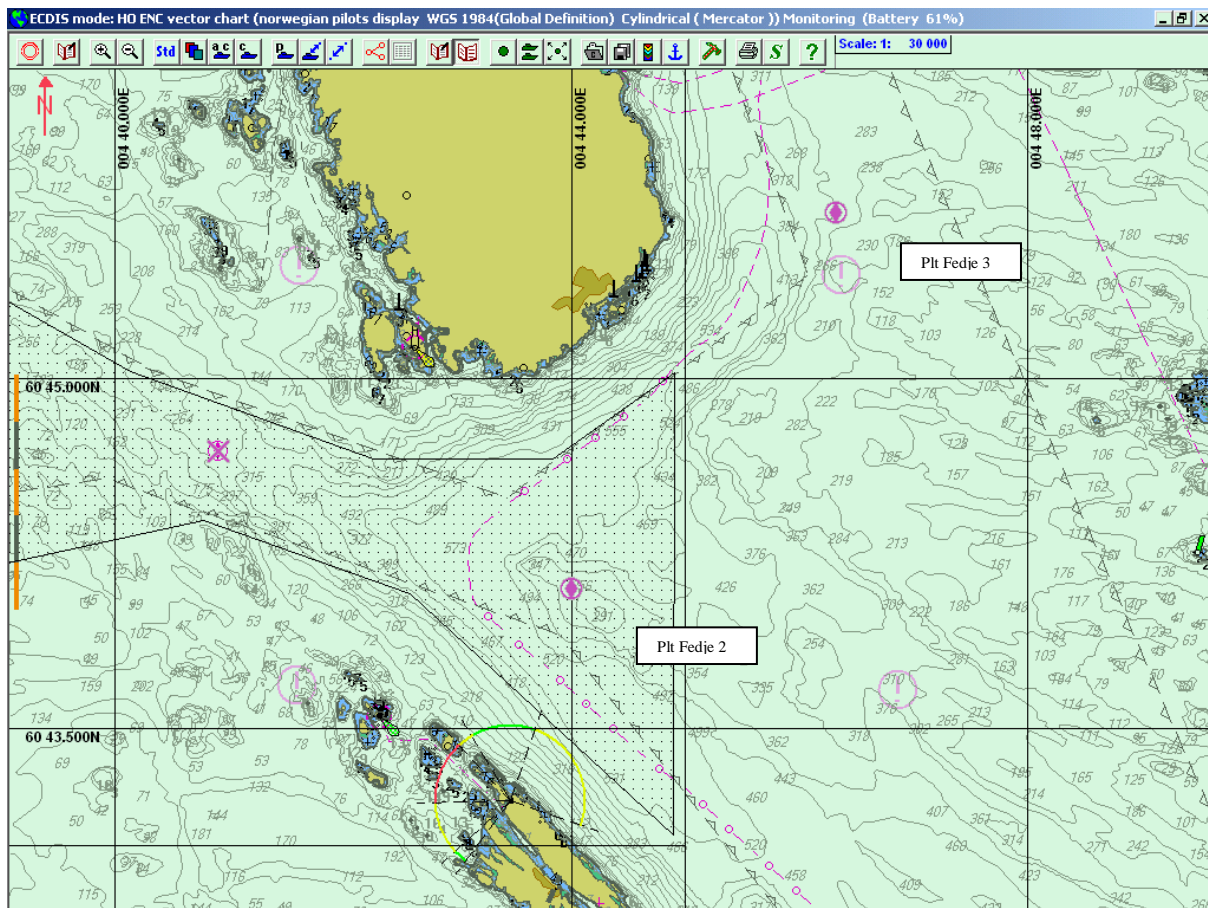
Fedjeosen losbording

Innseilingen har 3 losmøtesteder

Losmerke "Fedje 1 (Vest)": $60^{\circ}46,0'N$ $004^{\circ}27,9'E$ (WGS84)

Losmerke "Fedje 2 (Fedjeosen)": $60^{\circ}44,1'N$ $004^{\circ}44,0'E$ (WGS84)

Losmerke "Fedje 3 (Indre)": $60^{\circ}45,7'N$ $004^{\circ}46,1'E$ (WGS84)



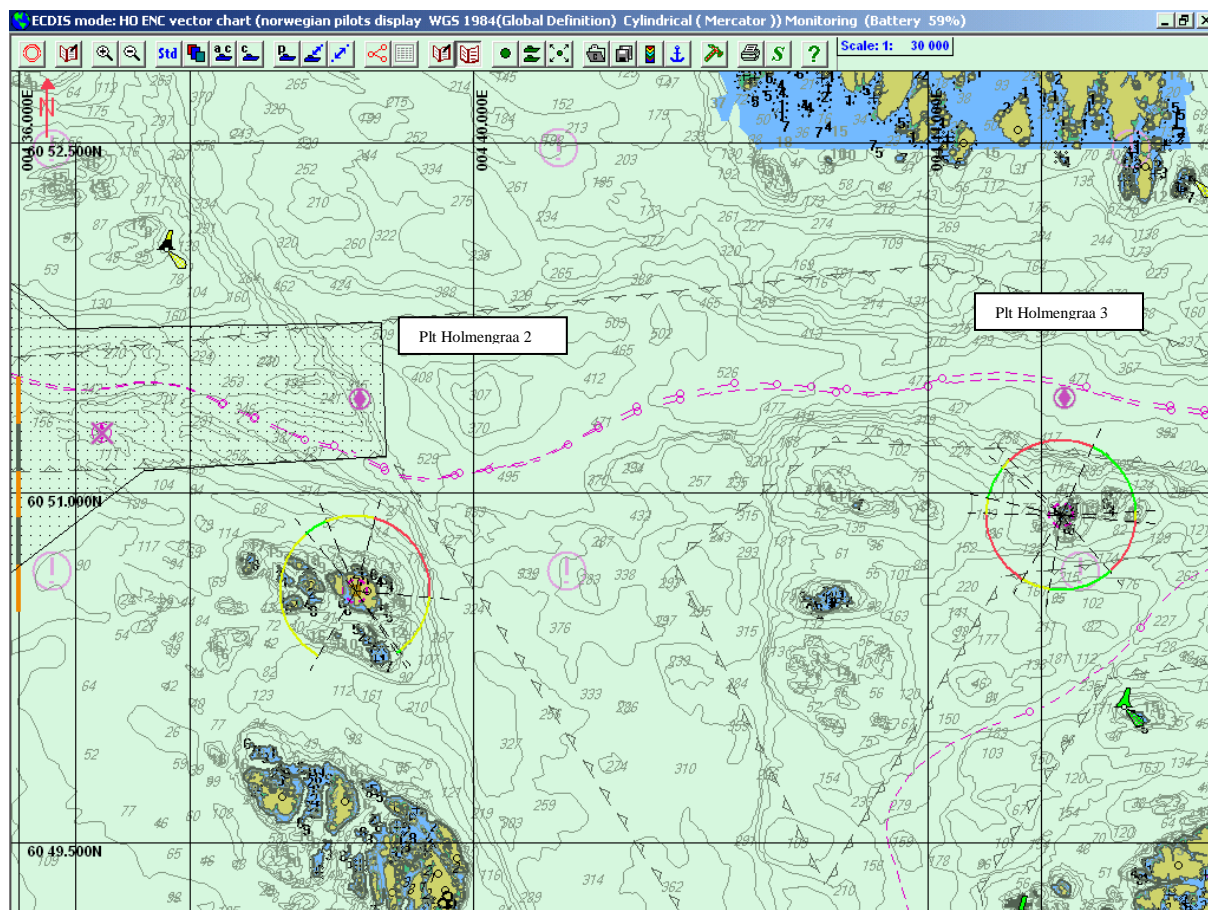
Holmengrå losbording

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.

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 seilassen skal han være klart til å gripe inn når det er nødvendig

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

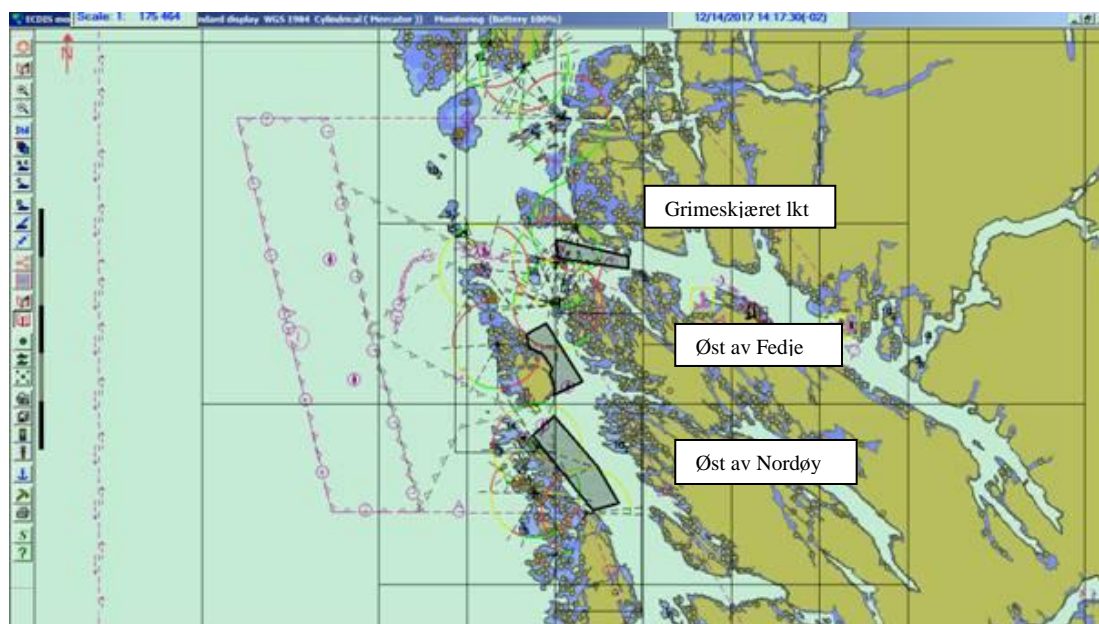
- Når et fartøy skal ta los skal losbåten befinne seg i nærheten av losmerke 2, eller i den posisjonen som anses som best ut i fra de rådene værforhold
- Når et fartøy skal kvitte los skal losbåten følge fartøyet ut til merke 2, eller for fartøy under 150m som beskrevet over.
- Losen skal ha tilgang 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:

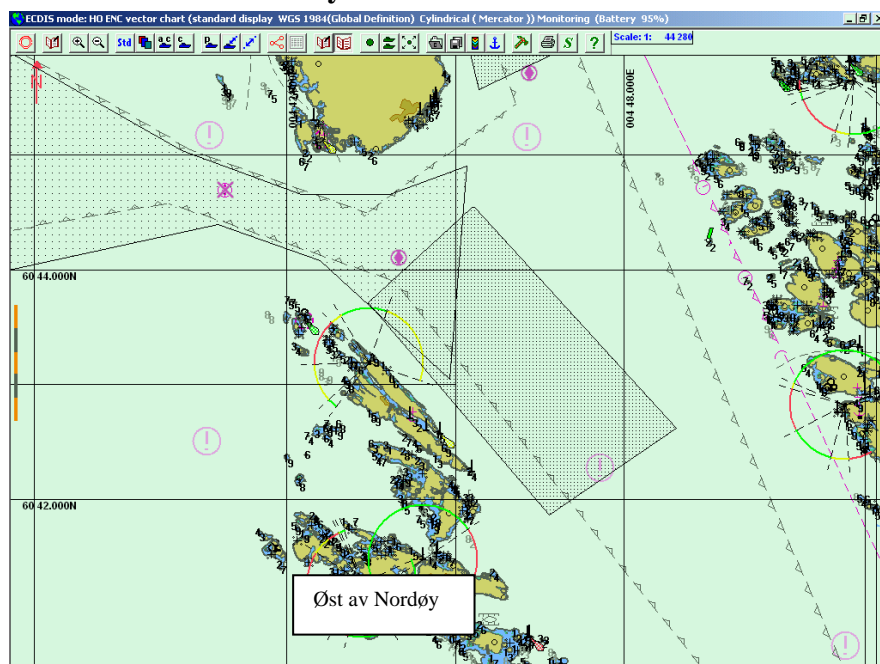
Fedjeosen seilas sørover: Øst av Nordøy

Fedjeosen seilas nordover og Holmengrå seilas sørover: Øst av Fedje

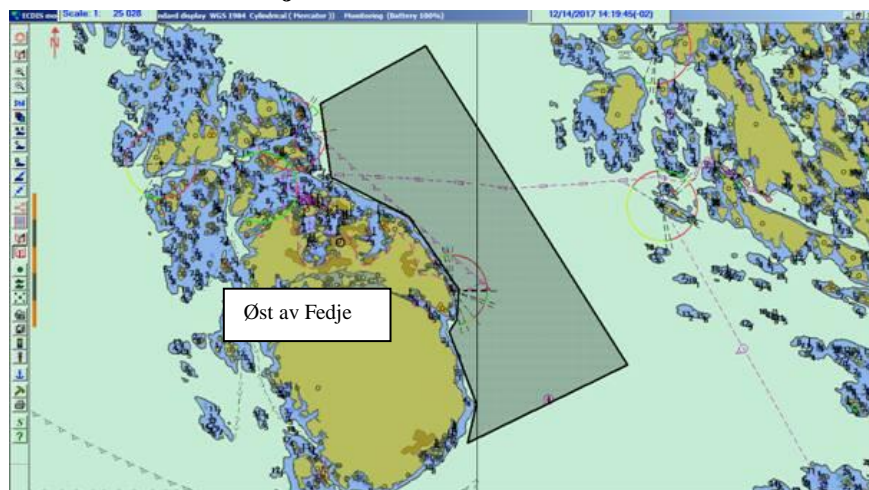
Holmengrå seilas østover: Mellom Grimeskjæret og Hillesøyflu lanterne.



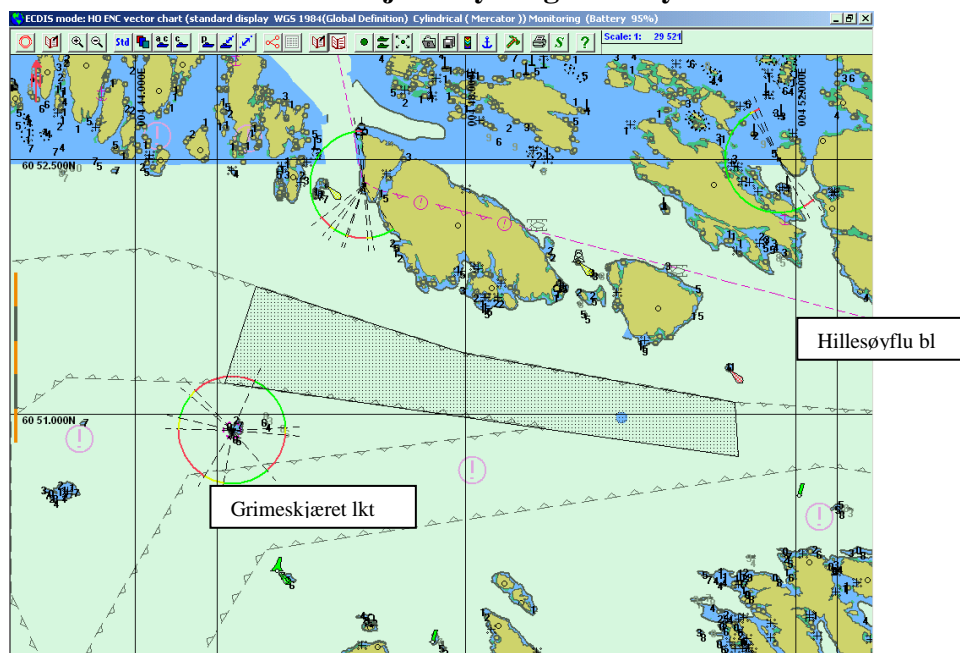
Alternativ øst av Nordøy



Alternativ øst av Fedje



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 Bordning og kvitting av los på undervannsbåter

Bordning 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.

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 bølgefôrhold 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 gjennomfôrret 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.



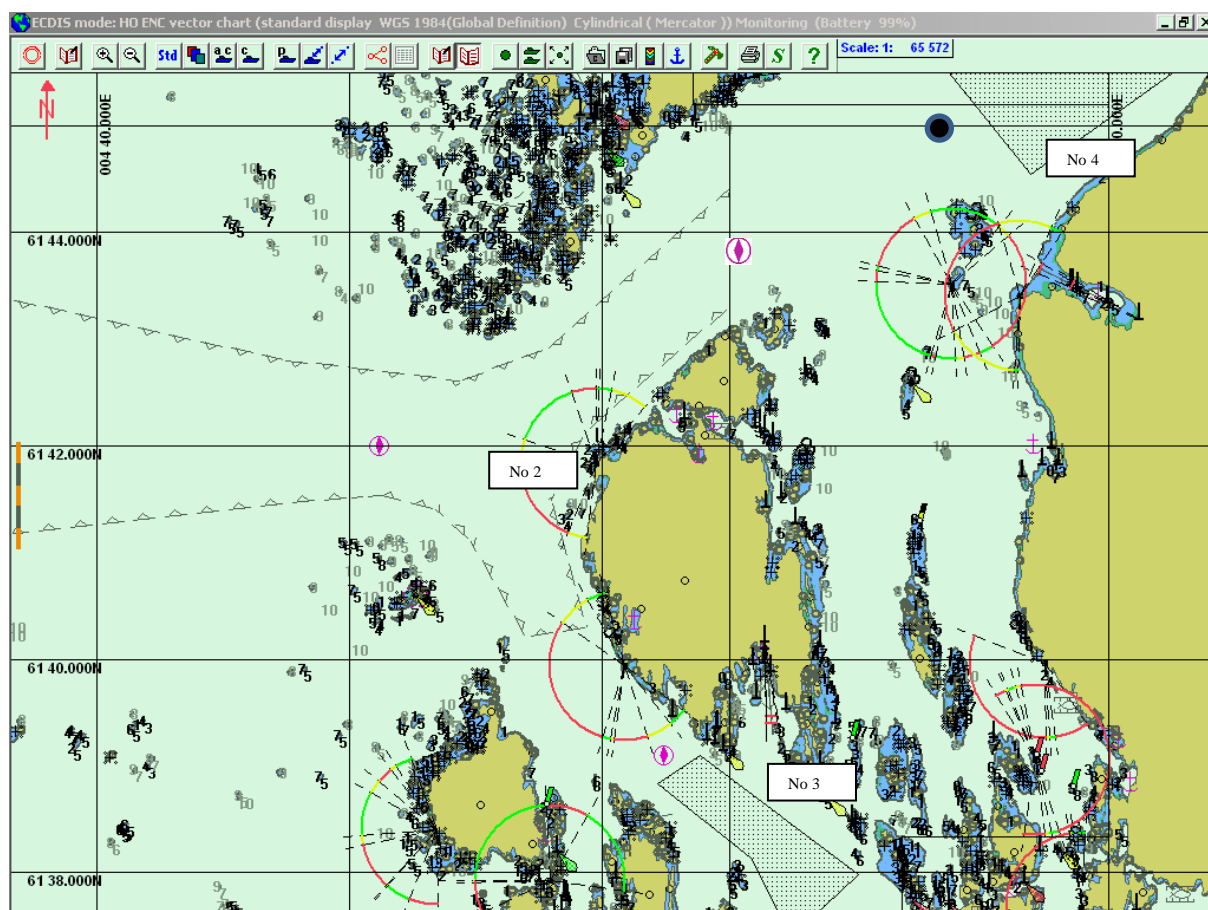
5.4 Florø losstasjon

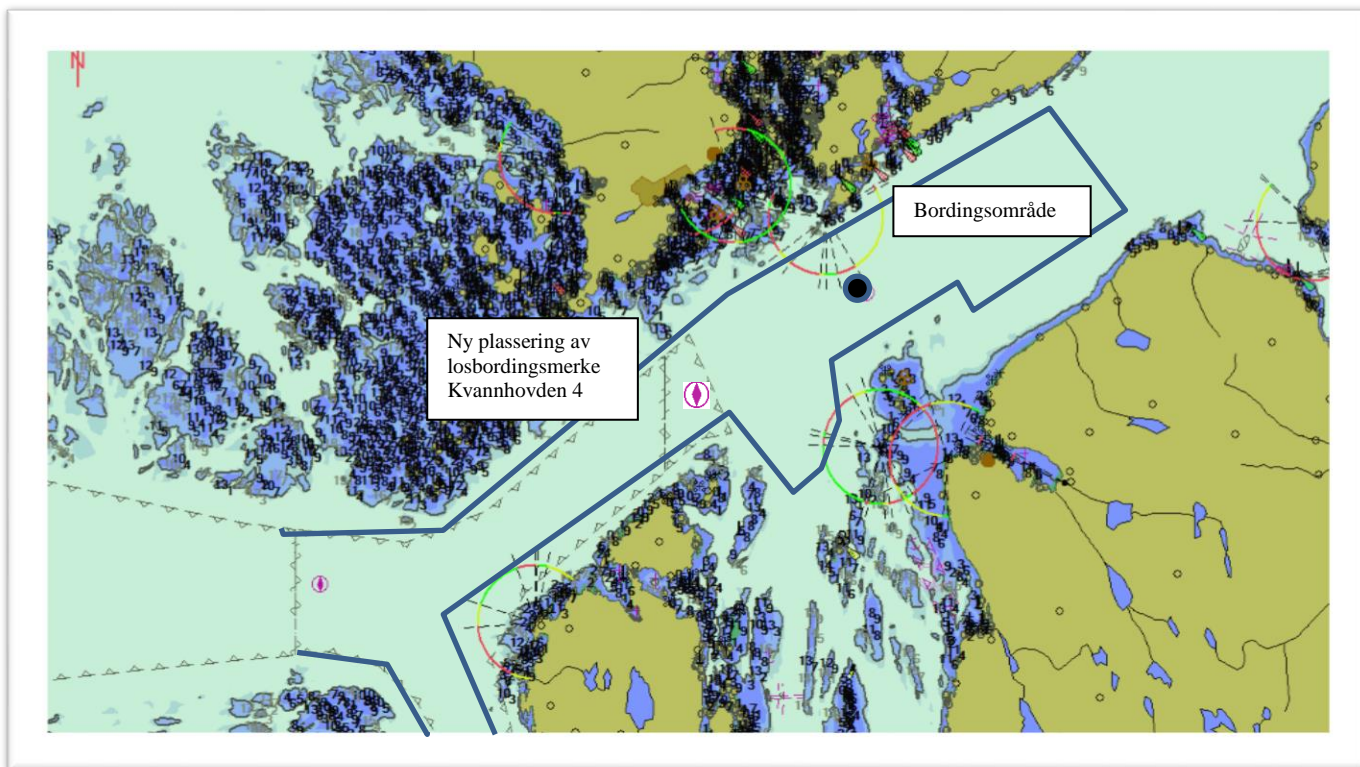
Tilbringertjenesten blir utført ved Florø Skyssebåtservice med ”Kvannhovden”, tlf 958 87 346 på vegne av Bugser og Bjergning (BB)..

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)





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 fartøyer 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 seilassen 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

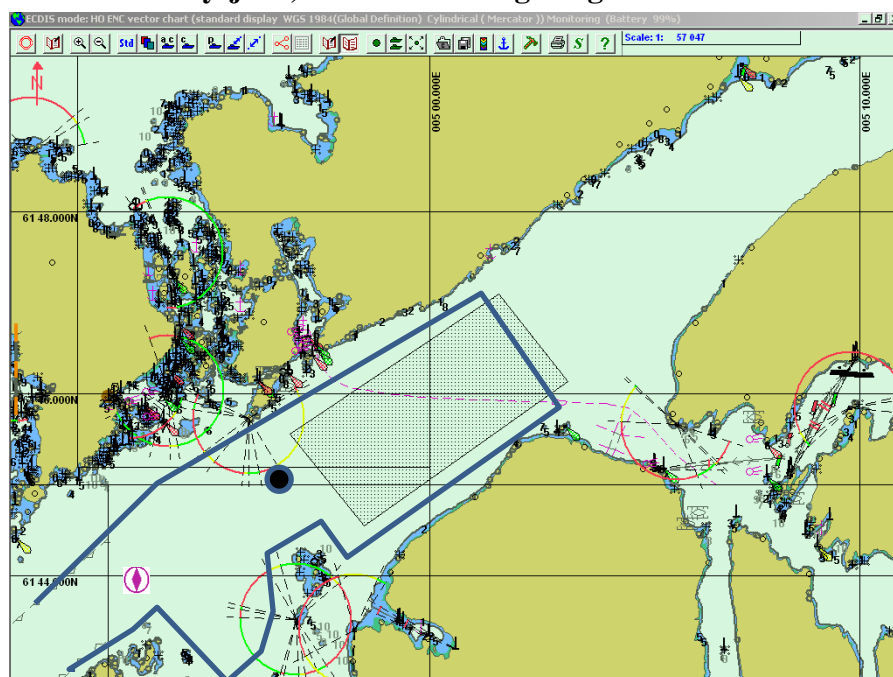
Alternative losmøtesteder benyttes når bording eller kvitting av los ikke kan gjennomføres i normal losbordingsposisjon av sikkerhetsmessige hensyn. Seilas mellom normal losbordingsposisjon og alternativ bordingsposisjon gjennomføres i henhold til instruks I-LOS 09/01199-10 – ”Losing over distanse fra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

Følgende områder kan benyttes som alternativ

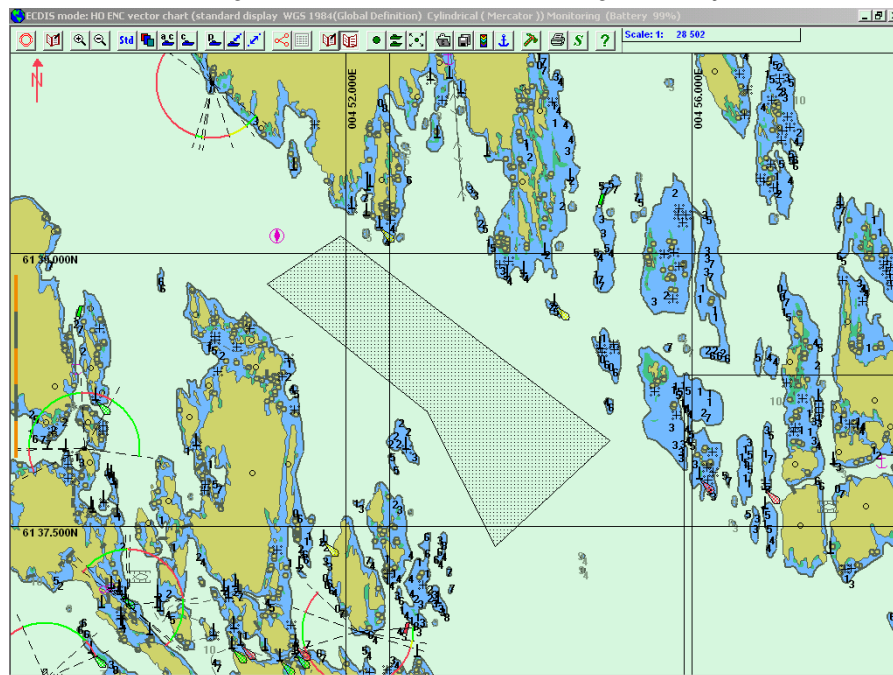
Frøysjøen, nordøst av Langevingen varde

Hellefjorden, sørøst av Dombeskjærene lykt

Alternativ Frøysjøen, nordøst av Langevingen varde



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 losere 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)

6 Annen informasjon

6.1 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.

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

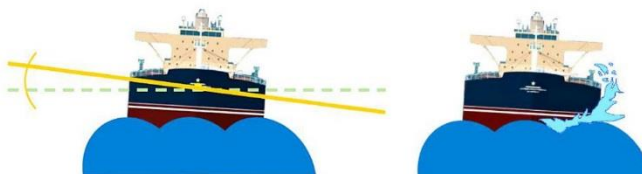


PITCH
Max for landing

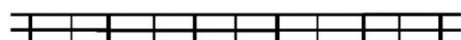
3 deg. DAY
2 deg. Night

ROLL
Max for landing

3 deg. DAY
2 deg. Night



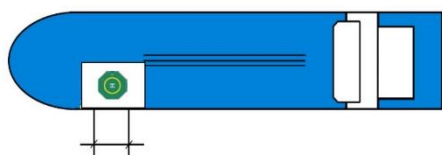
**NO
SEA SPRAY**



RAILS UP WHEN WINCHING



D-15 VALUE



"D" – VALUE HELIDECK

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



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

10.03.2020 Ver. V3

7 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