



KYSTVERKET

«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2021/1404-40		Jeanette Assev-Lindin, Trond Ski	07/05/2026

Høring - endring av sjøtrafikkforskriften

Kystverket sender på høring forslag til endringer i forskrift om sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og bruk av bestemte farvann (sjøtrafikkforskriften).

Endringene vil etter planen tre i kraft 1. juli 2026.

Vi ber om at eventuelle merknader til forslaget sendes til Kystverket **innen 26. juni 2026.**

Forslaget er tilgjengelig på Kystverkets hjemmeside, og høringen er åpen for alle. Innspill til høringen kan sendes på e-post til post@kystverket.no eller per post til Kystverket, Postboks 1502, 6025 Ålesund. Vennligst merk svaret med vår referanse 2021/1404.

Spørsmål kan rettes til:

- Trond Ski tlf.: 951 90 801 eller e-post trond.ski@kystverket.no
- Jeanette Assev-Lindin tlf.: 924 89 905 eller e-post: Jeanette.assev-lindin@kystverket.no

1. Innledning

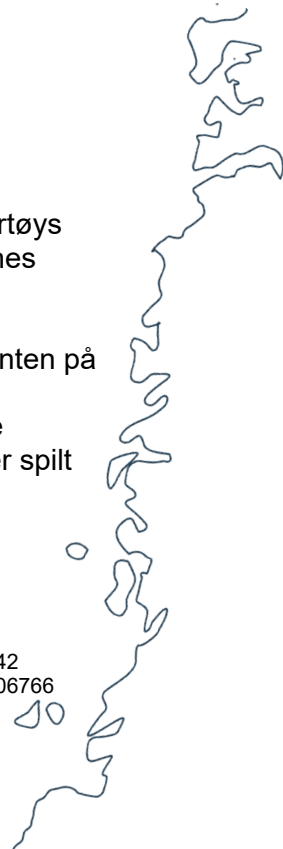
Dagens sjøtrafikkforskrift trådte i kraft 1. april 2021. Sjøtrafikkforskriften regulerer fartøys ferdsel langs norskekysten, og fastsetter også reglene for seilas i sjøtrafikksentralenes tjenesteområder.

Det er jevnlig behov for å gjøre mindre justeringer av bestemmelsene i forskriften, enten på grunn av fysiske endringer i farleden eller på bakgrunn av erfaringer fra sjøtrafikksentraltjenesten og lostjenesten. I denne høringen er det i stor grad mindre justeringer av dagens bestemmelser som er foreslått. Dette gjelder endringer som er spilt inn gjennom erfaringsrapporter og forbedringsmeldinger fra lostjenesten og sjøtrafikksentraltjenesten.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



2. Hjemmel

Det følger av lov av 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann § 7 at departementet kan regulere ferdsel i farvann, blant annet sette forbud mot eller vilkår for at fartøy eller grupper av fartøy bruker bestemte farleder eller farvann eller å sette krav om bestemte farleder eller farvann brukes av fartøy.

I delegering av 26. mars 2021 nr. 1180 ble Kystverket delegert forskriftsmyndighet etter havne- og farvannsloven § 7 med unntak av myndighet til å fastsette forskrifter om endring av sjøtrafikkentralenes tjenesteområde og myndighet til å frafalle kravet om tillatelse ved bruk av tjenesteområdet.

Dette innebærer at Kystverket kan fastsette forskrifter som inneholder seilingsregler og andre krav til fartøy, og denne forskriftsendringen kan dermed fastsettes av Kystverket.

3. Nærmere om forslaget

3.1 Endringer i kapittel 1 – Innledende bestemmelser

Definisjoner i § 1

Særlig farlig og forurensende last

Sjøtrafikkforskriften § 1 bokstav a) definerer hva som er særlig farlig eller forurensende last. I bestemmelsen vises det til at last som nevnt i den internasjonale koden for bygging og utrustning av skip som frakter flytende gasser i bulk (IGC-koden) kapittel 19 er å anse som særlig farlig eller forurensende.

Det foreslås at dette endres slik at laster som utelukkende krever skipstype 3G ikke inkluderes. Skipstype 3G gjelder laster med lav faregrad, og det er derfor ikke behov for at fartøy som frakter disse lastene skal være omfattet av de strengeste reglene i sjøtrafikkforskriften når det gjelder til bruk av taubåt, ferdselsbegrensninger osv.

Det understrekes at fartøy med lengde på 50 meter eller mer som frakter slike laster allerede er underlagt losplikt. Det innebærer at det allerede foreligger et viktig sjøsikkerhetstiltak som bidrar til trygg navigasjon i norske farvann, også for lavrisikolaster. Den foreslåtte endringen vil dermed ikke innebære en svekkelse av det samlede sikkerhetsnivået, men snarere bidra til å rette kravene i sjøtrafikkforskriften mot transport av farligere laster – altså de som krever skipstype 1G, 2G eller 2PG etter IGC-koden.

Ved å unnta laster som kun krever skipstype 3G etter IGC-koden, vil laster som nitrogen, karbondioksid og kjølegasser falle utenfor bestemmelsen. Disse stoffene anses å utgjøre lavere risiko ved sjøtransport og krever derfor ikke samme reguleringsnivå som farligere laster. Kullsyre, som ofte transporteres som kjølt, flytende CO₂, er et godt eksempel på en 3G-last som er vanlig i næringsmiddelindustri og karbonfangstprosjekter, og som det er hensiktsmessig å unnta fra sjøtrafikkforskriftens særregulering.

Definisjon av lengde

Det foreslås også å ta inn en definisjon av begrepet "lengde" i forskriften, der dette forstås som Length Overall (LOA) – skipets største lengde målt fra ytterste punkt i baug til ytterste

punkt i akterende. Dette bidrar til å tydeliggjøre regelverket, sikre enhetlig praktisering og redusere risikoen for tolkningstvil.

3.2 Endringer i kapittel 3 - Seilingsregler i bestemte farvann

Generelt for hele kapitlet

For noen år siden gjennomgikk sjøtrafikkforskriften en totalrevisjon og strukturen i forskriften ble oppdatert. Revisjonen medførte at det saklige virkeområdet (fartøystørrelse) i dagens kapittel to ble separert fra lokale seilingsbegrensninger i dagens kapittel tre. Dette medførte at bestemmelser i kapittel tre som ikke angir en konkret størrelsesbegrensning gjelder for alle fartøy. Dette var ikke hensikten, og bestemmelsene håndheves heller ikke slik. Det foreslås derfor å endre bestemmelsene i kapittel 3 som ikke har en nedre størrelsesgrense for fartøy, slik at disse gjelder for fartøy med en lengde på 24 meter eller mer.

De eneste bestemmelsene i sjøtrafikkforskriftens kapittel 3 som vil bli videreført til å gjelde fartøy under 24 meter er forbud mot ferdsel i sikkerhetssonene som er etablert rundt olje- og gassanleggene.

Endringer i underkapittel I for Oslofjorden

Det foreslås å innføre en ny bestemmelse om krav til sikt i Drøbaksundet og Dynaløpet for fartøy med lengde over 300 meter. Bakgrunnen er at de seneste årene har blitt flere og faste anløp med fartøy av denne størrelsen. I Drøbaksundet og Dynaløpet har fartøy med lengde over 300 meter begrenset mulighet til å endre kurs og fart, herunder vike for andre fartøy. Disse fartøyene er derfor helt avhengig av å ha godt sikt i dette farvannet. På bakgrunn av dette foreslås det å innføre siktbegrensning i Oslofjorden, nord for Ramvikholmen lykt, for fartøy over 300 meters lengde dersom det er sikt under 0,5 nautisk mil.

Endring i underkapittel II for Grenland

Som et resultat av at farleden i Gamle Langesund ble utdypet og etablert som ny del av hovedleden til Brevik, ble det i 2022 gjort endringer i sjøtrafikkforskriften. En av endringene var at det ble lempet på kravet om sikt for denne nye hovedleden. Begrunnelsen var at den nye leden er rettere og at det ikke lenger er behov for å gjøre større kursendringer.

Etter innføring av endringene viser erfaringene at det jevnlig oppstår tilfeller der fartøy starter seilassen gjennom Gamle Langesund og videre inn til Frierfjorden i nedsatt sikt der sikten under seilassen endrer seg slik at siktkravene for seilassen gjennom Brevikstrømmen ikke er oppfylt. Grunnet mangel på visuelle referanser har fartøy i slike tilfeller begrenset mulighet til å stanse og har ingen andre valg enn å gjennomføre seilassen i forhold som ikke er i henhold til gjeldende siktkrav.

Erfaring med seilassen i den nye hovedleden gjennom Gamle Langesund har videre identifisert at det er mer utfordrende å seile gjennom leden med større fartøy enn tidligere forventet, spesielt ved nedsatt sikt. Dette da en fremdeles må gjøre kursendringer som krever at en visuelt ser både navigasjonsinnretninger og eskortefartøy.

Det foreslås derfor å innføre en generell siktbegrensning i farvannet nord av Fugløykalven for fartøy med farlig eller forurensende last og for fartøy med større lengde enn 160 meter. Dette innebærer at disse fartøyene ikke skal bruke farvannet nord for Fugløykjær lanterne når sikten er under 1 nautisk mil.

For å sikre at endrede siktbegrensninger ikke unødig rammer fartøy som kun skal seile gjennom Gamle Langesund til Brevik uten farlig eller forurensende last, samt fartøy som ankrer opp mens de venter på kaiplass, så innføres det unntak for disse tilfellene.

Det er i dag et unntak fra krav om seilas i dagslys ved at fartøy i rutefart kan seile farleden gjennom Helgerofjorden, Håøyfjorden og Kalvsundet i mørket (dagens § 75 annet ledd). Da det er åpnet en ny og forbedret led gjennom Gamle Langesund, vurderer Kystverket at det ikke er hensiktsmessig at fartøy seiler alternative leder i mørket. Det foreslås derfor å oppheve dette unntaket.

De senere årene har det kommet ny bebyggelse langs Skienselva nord for Frednesbrua, i tillegg til flere flytebrygger og fortøyningsplasser for fritidsfartøy. Elveløpet har flere markerte kursendringer som, i kombinasjon med sterk strøm, gjør navigatøren avhengig av tydelige visuelle referanser. Økt bakgrunnsbelysning fra land og den nye infrastrukturen har således gjort seilas etter mørkets frembrudd mer utfordrende. Ny infrastruktur har videre økt skadepotensialet ved feilmanøvrering/seilingsavvik.

Kystverket har grunnet dette vurdert utbedring av farledsmerkingen i elva, men nytten av tiltaket anses som begrenset da visuelle merker til dels «forsvinner» i bakgrunnsbelysning. Lostjenesten har derfor revidert sine interne retningslinjer til å kreve at fartøy med lengde over 50 meter kun skal seile nord for Frednesbrua i dagslys. Grensen på 50 meter er satt for å opprettholde tilgjengelige sikkerhetsmarginer i de tilfeller et fartøy må snu i elva. Erfaring fra lostjenesten underbygger at gjeldene retningslinjer bør fastsettes i forskrift.

Endringer i underkapittel III for Rogaland

Det er behov for å forskriftsfeste en sone med ferdselsforbud rundt gassterminalen på Kårstø. Ferdelsforbudet var tidligere regulert i sjøtrafikkforskriften, men etter en revisjon i 2015 har sonen kun vært tegnet inn som en sikkerhetssone i sjøkartet. Som ved de andre bestemmelsene i sjøtrafikkforskriften hvor det er ferdselsforbud rundt olje- og gassterminaler, foreslås det at forbudet gjelder for alle fartøy med unntak for fartøy som skal anløpe eller avgå gassterminalen på Kårstø og fartøy som assisterer ved ankomst eller avgang.

Området med ferdselsforbud korresponderer med sjøkartets avgrensning og vil være slik:



Figur 1 Foreslått ferdselsforbud rundt Kårstø

Endring i underkapittel VI for Nordland

I dagens sjøtrafikkforskrift § 154, som omhandler krav til bruk av ankringsplasser i Ofotfjorden, Herjangsfjorden og Narvikbukta, er det avdekket unøyaktigheter i de posisjonene som er beskrevet i bestemmelsens bokstav a) til c). Det foreslås derfor at posisjonene korrigeres.

Posisjoner for ankringsplassene ved Herjangen er:

- a) ankringsplass ved Herjangen 1 ($68^{\circ} 29.50' N$ $017^{\circ} 25.85' Ø$)
- b) ankringsplass ved Herjangen 2 ($68^{\circ} 28.90' N$ $017^{\circ} 25.60' Ø$)
- c) ankringsplass ved Herjangen 3 ($68^{\circ} 28.20' N$ $017^{\circ} 25.10' Ø$)

4. Økonomiske og administrative kostnader

Endringen av definisjonen av særlig farlig og forurensende last, slik at laster med skipstype 3G ikke er å anse som særlig farlig eller forurensende, vil gjøre at fartøy med disse lastene ikke lenger trenger å forholde seg til krav som bla bruk av slepebåt når de seiler i tjenesteområdet til Brevik. I dag gis disse fartøyene dispensasjon fra kravene, og endringen vil derfor kun forskriftsfeste dagens praksis. For de andre tjenesteområdene viser ikke data at det går fartøy med denne type last som bli berørt av begrensninger.

Innføringen av siktkrav for fartøy over 300 meter i Drøbaksundet og Dynaløpet vil i praksis få små konsekvenser for regulariteten i Oslofjorden. Da anløp av så store skip er begrenset, og perioder med vedvarende tåke er sjeldne, vurderer Kystverket at det kun unntaksvis vil kunne oppstå situasjoner der siktkravene medfører forsinkelser. Erfaringsmessig er tåkeperiodene i Drøbaksundet og Dynaløpet i hovedsak av begrenset varighet, noe som vil minimere påvirkningen.

Endringen av siktbegrensningene i Gamle Langesund innebærer at fartøy med farlig eller forurensende last og fartøy med større lengde enn 160 meter ikke kan starte innseilingen før sikten overstiger 1 nautisk mil for hele leden inn til Frierfjorden. Dette antas ikke å medføre vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser, ettersom disse fartøyene er underlagt en begrensning for seilas gjennom Brevikstrømmen, hvor kravet om minst 1 nautisk mil sikt allerede gjelder.

Når det gjelder fjerning av unntaket for fartøy i rutefart fra kravet om dagslys for seilas i Helgerøfjorden, Håøyfjorden og Kalvsundet vurderer Kystverket at det ikke vil ha noen konsekvenser for fartøy da disse kan følge den kortere leden gjennom Gamle Langesund inn til Brevik.

Innføringen av dagslyskrav for fartøy over 50 meter nord for Frednesbrua i Skienselva er i hovedsak en formalisering av dagens praksis. Trafikkgrunnlaget for denne fartøygruppen har avtatt de siste årene, og gjenværende virksomhet foregår primært på dagtid. Berørte næringsaktører bekrefter derfor at de nye seilingsbestemmelsene ikke medfører administrative eller økonomiske konsekvenser.

Med hilsen

Arve Dimmen
avdelingsdirektør

Jeanette Assev-Lindin
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

1

Forskriftsforslag

Likelydende brev sendt til: SJØFARTSDIREKTORATET	Postboks 2222 Raglamyr	5509	HAUGESUND
NORSK LOSFORBUND	Grønhaugvegen 33	4280	SKUDENESHAVN
GRENLAND HAVN IKS	Strømtangvegen 39	3950	BREVIK
GASSCO AS	Postboks 93	5501	HAUGESUND
HAVINDUSTRITILSYNET	Postboks 599	4003	STAVANGER
NTL - KYSTVERKET	Sandoddveien 8B	3132	HUSØYSUND
DIREKTORATET FOR SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP (DSB)	Postboks 2014	3103	TØNSBERG
OSLO HAVN KF	Postboks 230 Sentrum	0103	OSLO
DFDS LOGISTICS AS	Brobekkveien 84	0582	OSLO
DFDS LOGISTICS AS AVD BREVIK	Tangenvegen 40	3950	BREVIK
INEOS BAMBLE AS	Asdalstrand 291	3962	STATHELLE
FORSVARETS OPERATIVE HOVEDKVARTER FOH	Postboks 800 Postmottak	2617	LILLEHAMMER
STAVANGERREGIONEN HAVN IKS	Strandkaien 46	4005	STAVANGER
FISKEBÅT	Røysegata 15	6003	ÅLESUND
LARVIK HAVN KF	Postboks 246	3251	LARVIK
YARA NORGE AS AVD HYDROVEGEN	Postboks 1123	3905	PORSGRUNN
PORSGRUNN			
NARVIK HAVN KF	Havnegata 2	8514	NARVIK
COLOR LINE AS	Postboks 82	4662	KRISTIANSAND S
CRUISE NORWAY AS	Nordre Nøstekaien 1	5011	BERGEN
NORSK SKIPSMEGLERFORBUND	Postboks 1895 Vika	0124	OSLO
NORGESMØLLENE AS HOVEDKONTOR	Postboks 1911 Nordnes	5817	BERGEN
SKIEN DALEN SKIPSELSKAP AS	Postboks 2855	3702	SKIEN