



KYSTVERKET
HOVEDKONTORET

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

«KONTAKT»

Deres ref.:
«REF»

Vår ref.:
2014/718-5

Arkiv nr.:
400

Saksbehandler:
Jeanette Assev-Lindin,
Trond Ski

Dato:
30.04.2015

Høring - utkast til ny forskrift om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområder og bruk av bestemte farvann og utkast til endring av forskrift 27. desember 2012 nr. 1404 om sikkerhetsavgift for bruk av sjøtrafikksentralene ved Kvitsøy, Horten, Fedje og Brevik, Rogaland, Vestfold, Hordaland og Telemark

På vegne av Samferdselsdepartementet sender Kystverket med dette på høring utkast til ny forskrift om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområder og bruk av bestemte farvann (sjøtrafikkforskriften), og utkast til endring av forskrift 27. desember 2012 nr. 1404 om sikkerhetsavgift for bruk av sjøtrafikksentralene ved Kvitsøy, Horten, Fedje og Brevik, Rogaland, Vestfold, Hordaland og Telemark (sikkerhetsavgiftsforskriften). Forslag til ny sjøtrafikkforskrift erstatter forskrift 15. desember 2009 nr. 1684 om sjøtrafikk i bestemte farvann.

Ny sjøtrafikkforskrift og endring av sikkerhetsavgiftsforskriften skal tre i kraft 1. oktober 2015.

Utkast til ovennevnte forskrifter er lagt ved høringsbrevet. Høringsdokumentene er også tilgjengelig på www.kystverket.no.

Vi ber om at eventuelle merknader sendes til Kystverket innen 1. august 2015. Merknader kan sendes per post til Kystverket, Serviceboks 1502, 6025 Ålesund eller per e-post til post@kystverket.no.

Spørsmål vedrørende høringsforslaget kan rettes til seniorrådgiver Trond Ski på tlf. 70 23 10 64 eller e-post trond.ski@kystverket.no, eller til seniorrådgiver Jeanette Assev-Lindin på tlf. 70 23 10 75 eller e-post jeanette.assev-lindin@kystverket.no.

Hovedkontoret - Sjøsikkerhetsavdelingen

Sentral postadresse:	Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND	Telefon:	+47 07847	Internett:	www.kystverket.no
		Telefaks:	+47 70 23 10 08	E-post:	post@kystverket.no
		Bankgiro:	7694 05 06766	Org.nr.:	NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

1. Nærmere om forslaget til ny sjøtrafikkforskrift

1.1 Bakgrunn

Formålet med sjøtrafikkforskriften er å redusere risikoen for skipsulykker i norske farvann. Videre skal forskriften bidra til en effektiv avvikling av sjøtrafikken i tjenesteområdene til sjøtrafikksentralene. Forskriften regulerer bruk av farvann der det er etablert sjøtrafikksentraltjenester, og gjelder i hovedsak alle fartøy på 24 meter lengde eller mer. I tillegg reguleres bruk av bestemte områder der skipstrafikken utgjør en særlig risiko.

Gjeldende forskrift bærer preg av å være revidert i mange omganger, og å være sammensatt av flere enkeltstående forskrifter. Den er omfattende og fragmentert, og fremstår som lite brukervennlig. På denne bakgrunn etablerte Samferdselsdepartementet våren 2014 en arbeidsgruppe med representanter fra Kystverket og departementet (arbeidsgruppen) som fikk i oppdrag å foreta en total gjennomgang av gjeldende forskrift med vekt på omfang, språk og struktur. Hensikten med revisjonen har vært å øke forskriftens brukervennlighet og å sikre forutsigbarhet for sjøtransporten. Behovet for særskilte reguleringer av sjøtrafikken er vurdert i hvert enkelt tilfelle og for hvert enkelt geografisk område som i dag er omfattet av forskriften. Arbeidsgruppen ble ledet av Samferdselsdepartementet, og har bestått av underdirektør Anita Christoffersen, Samferdselsdepartementet, rådgiver Øystein Haga Skånland, Samferdselsdepartementet, seniorrådgiver Jeanette Assev-Lindin, Kystverket og seniorrådgiver Trond Ski, Kystverket. Arbeidsgruppen leverte sitt forslag til ny sjøtrafikkforskrift til Samferdselsdepartementet i april 2015. Det foreliggende forskriftsutkast tar utgangspunkt i dette forslaget.

De endringer som foreslås i utkastet, har et omfang som tilsier at det er mest hensiktsmessig å gi en ny forskrift som avløser gjeldende sjøtrafikkforskrift, fremfor å foreslå endringer i de enkelte bestemmelser.

1.2 Hjemmelsgrunnlag for forskriften

Forskriften er hjemlet i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) §§ 13 og 17 annet ledd. Paragraf 13 omhandler trafikkregulering, og det følger av bestemmelsen at:

”Departementet kan treffe enkeltvedtak eller gi forskrift om trafikkregulering, herunder om

- a) seilingsregler, herunder regler om fart,*
- b) seilingsleder, trafikkseparering og andre rutetiltak,*
- c) forbud mot at fartøy eller bestemte grupper av fartøy bruker bestemte farleder eller farvann, eller særskilte vilkår for slik bruk*
- d) påbud om at fartøy eller bestemte grupper av fartøy skal bruke bestemte farleder eller farvann.”*

Paragraf 17 annet ledd omhandler sjøtrafikksentraler, og det følger av denne at departementet kan gi forskrift om trafikksentralenes oppgaver, virksomhet og myndighet.

I tillegg er forskriften hjemlet i delegeringsvedtak av 17. desember 2010 nr. 1607 som utvider det geografiske virkeområdet til havne- og farvannsloven § 13 til også å omfatte den norske økonomiske sonen. Dette er nødvendig på grunn av rutetiltakene som ligger i norsk økonomisk sone.

Gjeldende sjøtrafikkforskrift er også hjemlet i havne- og farvannsloven § 18. Forslag til ny forskrift er ikke hjemlet i denne bestemmelsen, da plikt til å melde om farer følger direkte av loven.

1.3 Generelt om forslaget til ny sjøtrafikkforskrift

Tittelen på forskriften er foreslått endret for å reflektere at forskriften både regulerer bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområder og bruk av bestemte farvann. Ordet virkeområde (i relasjon til sjøtrafikksentralenes ansvar og oppgaver) foreslås erstattet med "tjenesteområde", for å gjenspeile at sjøtrafikksentralenes primære oppgave er å tilby tjenester til skipsfarten. Dette innebærer ingen materiell endring eller betydning for skipstrafikken. Benevnelsen virkeområde har i noen tilfeller skapt forvirring om hva som er virkeområdet for forskriften og hva som er virkeområdet til sjøtrafikksentralen. I internasjonale retningslinjer betegnes et område hvor det tilbys VTS-tjenester som et "VTS-area". Arbeidsgruppen vurderer at benevnelsen tjenesteområde er enklere å forstå for brukeren og mer korrekt i forhold til de internasjonale retningslinjene.

Strukturen i forskriften er endret for å gjøre den mer enhetlig og brukervennlig. Kapittel 1 i forskriftsutkastet er nå begrenset til kun å omhandle definisjoner, dispensasjon og unntak. De generelle bestemmelsene som omhandler bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområder, herunder kommunikasjon, krav om tillatelse, søknadens innhold, meldeplikt og lytte- og opplysningsplikt, er nå samlet i kapittel 2. Materielt innhold i bestemmelsene er i stor grad videreført.

Risikoen for navigasjonsrelaterte hendelser varierer betydelig langs kysten som følge av trafikkbilde og lokale, naturgitte forhold, herunder topografi, strøm og vind. Det vises i denne forbindelse til losutvalgets vurderinger av risikoen for hendelser langs kysten, jf. NOU 2013:8 Med los på sjøsikkerhet.

Gjeldende forskrift har til hensikt å redusere risikoen forbundet med seilas langs kysten ved å gi særskilte regler for bestemte områder. Forskriftsutkastet tar utgangspunkt i at det fortsatt er behov for regulering av sjøtrafikken i de områdene som har forhøyet risiko. Dette gjenspeiles i forskriftsutkastets kapittel 3, som inneholder seilingsregler i bestemte farvann. Regler som gjelder i økonomisk sone videreføres i eget kapittel. Strukturen i forskriftsutkastet kapittel 3 er endret sammenlignet med tilsvarende kapitler i gjeldende forskrift. Blant annet er flere svært omfattende paragrafer i gjeldende forskrift delt opp tematisk i flere enkeltstående bestemmelser. Dette medfører at antall paragrafer er økt, men brukervennligheten er betraktelig bedre.

Enkelte stedsangivelser i gjeldende forskrift foreslås erstattet med lenker til Kystverkets kartsystem Kystinfo. Gjeldende forskrift har sju vedlegg, og disse

foreslås fjernet. Innholdet i vedleggene inngår nå i forskriften gjennom lenker til Kystinfo, eller er regulert i selve forskriftsteksten. Gjeldende forskrift forutsetter at brukerne selv må legge inn de enkelte geografiske koordinatene i egne kart for å få oversikt over de enkelte bestemmelsenes virkeområde.

De foreslåtte endringene innebærer en modernisering og gjør det langt enklere å få oversikt over bestemmelsenes virkeområder. Dette medfører at regelverket fremstår som mer tilgjengelig for brukerne og med et betydelig redusert omfang.

I gjeldende forskrift gjentas plikten fartøyet har til å be om tillatelse fra sjøtrafikksentralen for å bruke tjenesteområdet i flere av bestemmelsene som omhandler de enkelte områdene, se for eksempel § 36 A. I forskriftsutkastet vil plikten til å be om tillatelse kun fremkomme av kapittel 2 om bruk av farvann i sjøtrafikksentralens tjenesteområde. Denne endringen er regelteknisk og innebærer ingen endring av gjeldende praksis.

Gjeldende forskrift stiller krav om at fartøy under visse omstendigheter må innhente ny tillatelse inne i tjenesteområdet til sjøtrafikksentralen, i tillegg til kravet om alminnelig tillatelse til å benytte farvannet, se for eksempel § 23 A. Det foreslås å oppheve de aktuelle bestemmelsene. Bruk av tjenesteområdet forutsetter en tillatelse fra sjøtrafikksentralen. Dersom det under den seilasen er behov for at fartøyet rapporterer ved visse punkt eller får nye seilingstillatelser underveis, håndteres dette ved å sette vilkår til den tillatelsen fartøyet får ved innseiling til tjenesteområdet eller avgang fra kai i tjenesteområdet. Oppheving av kravet om å innhente ny tillatelse vil således gjøre det enklere for brukerne. De vil nå kun måtte be om tillatelse ved innseiling og ved avgang fra kai, ankringsplass eller fortøyningsinnretning, og må ikke forholde seg til flere "rapporteringspunkter" underveis med mindre dette fremkommer av tillatelsen.

I enkelte av bestemmelsene i gjeldende sjøtrafikkforskrift vises det til friseilingshøyde under broer i området. Denne informasjonen finnes i sjøkartene og fremkommer av farvannsskilt, og det er ikke behov for å regulere dette i sjøtrafikkforskriften. Alle henvisninger til begrenset høyde på fartøy er derfor foreslått fjernet i utkastet.

I utkast til ny forskrift er alle henvisninger til lednummer fjernet. Dette gjøres fordi endringer i ledstruktur kan skape forvirring for brukerne, og fordi slike endringer også kan gi følgefeil ved at forskriften bruker utdatert lednummerering. Det anses som mer hensiktsmessig å benytte stedsangivelser, og da særlig henvisninger til navigasjonsinstallasjoner som er posisjonsfestet i den norske fyrlisten.

I enkelte bestemmelser er bruttotonn (BT) foreslått erstattet med fartøyslengde som den avgjørende faktoren for når et fartøy skal følge bestemte seilingsregler. Innenfor tidsrammen for revisjonsarbeidet har det ikke vært mulig å gjennomføre denne endringen i hele forskriften. På sikt er det ønskelig at BT erstattes med lengde, bredde eller dypgående som størrelsesangivelse.

I gjeldende sjøtrafikkforskrift brukes begrepet "møte og passering" konsekvent i bestemmelser som regulerer situasjoner der fartøy møter eller innhenter andre fartøy. I forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene) brukes begrepet "passering" for å beskrive både tilfeller hvor fartøy passerer hverandre i samme fartsretning og de tilfeller hvor fartøy passerer hverandre i hver sin fartsretning. I utkast til ny forskrift er begrepet "møte og passering" endret til "passering". Begrepet er således harmonisert med sjøveisreglene.

1.4. Merknader til utkast til ny sjøtrafikkforskrift

1.4.1 Bestemmelser som ikke foreslås videreført i ny forskrift

Det foreslås å oppheve følgende generelle bestemmelser i gjeldende forskrift fordi det anses at bestemmelsenes innhold er dekket av annet regelverk:

- § 1. (*formål*)
Formålet med forskriften er dekket av havne- og farvannsloven § 1.
- § 2. (*virkeområde*)
Virkeområdet til forskriften er det samme som for havne- og farvannsloven, jf. lovens § 2. Det foreslås en bestemmelse om geografisk virkeområde for kapittel 3 i utkastet § 11. Gjeldende § 91 forslås videreført i § 158 i utkastet.
- § 4. (*plikt til å melde om farer*)
Bestemmelsen er en gjengivelse av havne- og farvannsloven § 18.
- § 5. (*møte og passering*)
Bestemmelsen foreslås opphevet, da den ikke har reelt materielt innhold utover forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene). Språkkravet i bestemmelsen er videreført i § 6.
- § 6. (*ansvar for navigering, manøvrering m.m.*)
Bestemmelsens materielle innhold dekkes av annet regelverk, herunder sjøloven og sjøveisreglene.
- § 7. (*taubåt*)
Det er ikke et generelt krav om bruk av taubåt i sjøtrafikksentralenes tjenesteområder i gjeldende forskrift eller i forskriftsutkastet. Det kan imidlertid stilles vilkår om bruk av taubåt i konkrete tilfeller når sjøtrafikksentralene vurderer det som sikkerhetsmessig nødvendig. I tillegg stilles det krav om bruk av taubåt i enkelte av bestemmelsene i de kapitler som omhandler seilingsregler i bestemte farvann. I disse tilfellene vil det fremgå hvilke som stilles til bruk av taubåt. På denne bakgrunn foreslås det å oppheve § 7 i gjeldende forskrift.

- § 10. (*delegering*)
Bestemmelsen gir Kystverket kompetanse til å delegere myndighet til å treffe enkeltvedtak til kommunale sjøtrafikksentraler. Da den eneste kommunale sjøtrafikksentralen foreslås avviklet fra og med 1. oktober 2015, er det ikke lenger behov for bestemmelsen.
- § 11. (*endring av forskriften*)
Departementet vil senere ta stilling til hvorvidt forskriftskompetansen skal delegeres til Kystverket.

1.4.2 Kapittel 1. Innledende bestemmelser

Når det gjelder dagens definisjonsbestemmelse er det foretatt en opprydding hvor hensikten har vært å redusere antall definisjoner i gjeldende forskrift, som definerer 23 forskjellige begreper. Justis- og beredskapsdepartementet anbefaler i pkt. 7.4 i veilederen "Lovteknikk og lovforberedelse" at definisjoner bare bør benyttes dersom der er særskilt behov for å klargjøre begreper som benyttes i forskriften. Utkastet til ny forskrift inneholder derfor kun syv definisjoner.

Begrepene særlig farlig eller forurensende last og farlig eller forurensende last defineres i utkast til ny forskrift § 1. Dette er en videreføring av dagens skille mellom kategori 1 fartøy og kategori 2 fartøy. Kategori 1 fartøy er i dag fartøy som går med *særlig* farlig eller forurensende flytende last i bulk, mens kategori 2 fartøy er fartøy som går med farlig eller forurensende flytende last i bulk. Den nærmere definisjonen av hvilke laster som avgjør om et fartøy er kategori 1 eller 2 følger i dag av vedlegg 1 til forskriften. I forskriftsutkastet foreslås det å erstatte begrepet kategori 1 fartøy med fartøy med særlig farlig eller forurensende last, mens kategori 2 fartøy endres til fartøy med farlig eller forurensende last. Hvilken last som omfattes, fremkommer nå i selve definisjonen. I de tilfeller forskriften bruker begrepet farlig eller forurensende last, omfattes både de fartøy som går med *særlig* farlig eller forurensende last og de som går med farlig eller forurensende last. Dette fremkommer av definisjonen. Det er gitt henvisninger til gjeldende internasjonalt regelverk for hva som konkret menes med særlig farlig og forurensende last og farlig og forurensende last. Endringsforslaget er av teknisk karakter.

Gjeldende forskrift inneholder en dispensasjonsbestemmelse i § 9. Denne bestemmelsen foreslås videreført i utkastet § 2. Det presiseres at dispensasjon bare skal gis etter søknad og når det er sikkerhetsmessig forsvarlig.

I forskriftsutkastet § 3 foreslås det å videreføre gjeldende § 12 om forholdet til forvaltningsloven. Bestemmelsen inneholder et unntak fra forvaltningsloven § 24 om begrunnelse og § 28 om klage, og innebærer at disse bestemmelsene ikke gjelder for enkeltvedtak som treffes av sjøtrafikksentralene dersom enkeltvedtaket ikke er særskilt byrdefullt eller inngripende. Begrunnelsen for unntakene er at krav om begrunnelse og klageadgang vil skape store praktiske vansker for sjøtrafikksentralenes virksomhet. Sjøtrafikksentralene gir blant annet tillatelse til å

seile inn i tjenesteområdene, og treffer i denne forbindelse flere hundre enkeltvedtak hver dag. Dette er i stor grad enkeltvedtak som er begunstigende for den vedtakene retter seg mot. Dersom forvaltningslovens bestemmelser om begrunnelse og klageadgang gjøres gjeldende for sjøtrafikksentralenes virksomhet generelt, vil dette føre til betydelige forsinkelser for skipstrafikken i tjenesteområdene som følge av lengre saksbehandlingstid. Det legges derfor til grunn at det foreligger særlige forhold som tilsier at sjøtrafikksentralenes virksomhet delvis kan unntas fra forvaltningslovens regler om begrunnelse, jf. forvaltningsloven § 24 siste ledd første punktum, og tungtveiende grunner som tilsier at virksomheten delvis også kan unntas fra forvaltningsregler om klageadgang, jf. forvaltningsloven § 28 siste ledd.

1.4.3 Kapittel 2. Bruk av farvann i sjøtrafikksentralenes tjenesteområde

Sjøtrafikksentralenes tjenesteområder

Utkast til ny forskrift § 4 viderefører gjeldende §§ 20, 43, 47, 60 og 81 som regulerer gjeldende virkeområder (i utkast til ny forskrift kalles dette tjenesteområder, jf. punkt 1.3 i høringsbrevet) for sjøtrafikksentralene. Tjenesteområdene til Fedje sjøtrafikksentral og Horten sjøtrafikksentral er foreslått endret, se omtale i punkt 1.4.4 og 1.5 i høringsbrevet. Tjenesteområdenes geografiske utstrekning fremkommer i Kystverkets karttjeneste "Kystinfo".

Saklig virkeområde

Forskriftsutkastet § 5 regulerer det saklige virkeområdet for forskriftens kapittel 2. Det foreslås at §§ 6 og 10 også gjelder for fiske- og fangstfartøy når de driver ervervsmessig fiske, fangst eller tang- og taretråling, jf. § 5 siste ledd. Dette er en videreføring av deler av gjeldende § 2 siste ledd, i tillegg til en presisering av at også fiske- og fangstfartøy har opplysningsplikt til sjøtrafikksentralen når de seiler i tjenesteområdet. Nytt i bestemmelsen er at § 7 i forskriftsutkastet, krav til tillatelse, kommer tilsvarende til anvendelsene når disse fartøyene skal drive ervervsmessig fiske, fangst eller tang- og taretråling i trafikkseparasjonssystem.

Endringsforlaget, som innebærer at fiske- og fangstfartøy som skal fiske i trafikkseparasjonssystemene søker om tillatelse for dette, er en forenkling for både brukeren og sjøtrafikksentralen. Sjøtrafikksentralen kan gjennom tillatelsen stille de vilkår som er nødvendig for å opprettholde sikkerheten i trafikkseparasjonssystemet. Dette innebærer ingen praktisk endring for fiske- og fangstfartøyene fordi sjøtrafikksentralene også i dag har adgang til å gi pålegg eller sette vilkår.

Kommunikasjon i tjenesteområdet

Paragraf 6 i forskriftsutkastet er en videreføring av deler av gjeldende §§ 5 og 14, og regulerer kommunikasjon i tjenesteområdet. Første ledd bestemmer at all kommunikasjon mellom sjøtrafikksentralen og det enkelte fartøy skal skje på sjøtrafikksentralens VHF-kanal. Annet ledd er en videreføring av gjeldende § 5 hva gjelder kommunikasjon ved passering. I tillegg regulerer bestemmelsen at kommunikasjon mellom fartøy om seilasen skal skje på sjøtrafikksentralenes VHF-

kanaler. Dette gir sjøtrafikksentralene og fartøy i området oversikt over fartøyenes videre seilas.

Tredje ledd i forskriftsutkastet § 6 viderefører gjeldende § 14 siste ledd som setter språkkrav til navigatøren om bord på fartøy som skal bruke tjenesteområdet. Bestemmelsen innebærer at den som fører kommandoen på et fartøy må kunne kommunisere på skandinavisk eller engelsk dersom fartøyet ikke bruker los. Siste ledd i bestemmelsen viderefører muligheten for fartøy under militær kommando til å kommunisere med sjøtrafikksentralen ved bruk av mobiltelefon.

Krav om tillatelse

Gjeldende § 15, som omhandler krav om tillatelse fra sjøtrafikksentralen, foreslås erstattet med forskriftsutkastet § 7. Første punktum i ny bestemmelse presiserer at alle fartøy som bruker tjenesteområdet må ha tillatelse fra sjøtrafikksentralen. Dette innebærer at all bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde i utgangspunktet er forbudt dersom det ikke er gitt tillatelse. En tillatelse er i denne sammenheng et individuelt unntak fra et generelt forbud.

Begrepet "[b]ruk av tjenesteområdet" viderefører det materielle innholdet i gjeldende forskrift § 15 første ledd. Begrepet omfatter således fartøy som seiler inn i et tjenesteområde, som settes i bevegelse i et tjenesteområde, fartøy som ankrer og som vil gjøre endringer i seilasen i forhold til det som er bestemt av eller avtalt med sjøtrafikksentralen, herunder stopp underveis. En tillatelse er et enkeltvedtak hvor rettigheter og plikter dels fremgår av det aktuelle enkeltvedtaket og dels av øvrige regler som regulerer skipsfarten. Forvaltningslovens regler for enkeltvedtak vil komme til anvendelse, med de unntak som fremkommer av forskriftsutkastet § 3. Annet punktum i forskriftsutkastet § 7 viderefører unntaket i § 15 siste ledd i gjeldende sjøtrafikkforskrift. I motsetning til gjeldende unntak, som retter seg spesifikt mot taubåter, foreslås det nå å rette unntaket generelt mot fartøy som sleper eller skyver andre fartøy. Som for gjeldende forskrift, begrunnes dette med at det er tilstrekkelig at ett av fartøyene som er involvert i slepe- og skyveoperasjoner har tillatelse til bruk av tjenesteområdet.

Annet ledd i forskriftsutkastet § 7 viderefører dagens ordning om at det kreves tillatelse for fartøy med farlig eller forurensende last ved bruk av tjenesteområdet til Vardø sjøtrafikksentral. I tillegg foreslås det å innføre en plikt til å søke om tillatelse for alle fartøy med en lengde større enn 150 meter. Endringen gjøres for å fange opp de fartøy som skal anløpe Melkøya og som ikke har farlig eller forurensende last om bord.

Tredje ledd i forskriftsutkastet § 7 viderefører deler av gjeldende § 48, hvor fartøy under 100 meter lengde som kun bruker farvannet innenfor bestemte grenser i tjenesteområdet til Kvitsøy sjøtrafikksentral har fritak fra å innhente tillatelse. Trafikken i dette farvannet består av lokal rutetrafikk av mindre størrelse som kun seiler i området som omtalt. Det er derfor ikke behov for at disse fartøyene må innhente tillatelse når de oppholder seg i dette området. Dersom de seiler utenfor området, vil de måtte søke om tillatelse.

Gjeldende § 15 tredje og fjerde ledd foreslås opphevet. Begrunnelsen for å oppheve tredje ledd er at navigatøren har adgang til å gjøre endringer i seilasen som er nødvendige av sikkerhetsmessige årsaker. Videre vil forskriftsutkastet § 10, som omhandler lytte- og opplysningsplikt, pålegge fartøy å gi opplysninger til sjøtrafikksentralen i slike tilfeller. Når det gjelder fjerde ledd, vil fartøy i rutefart som omfattes av forskriften også være omfattet av kravet om å søke tillatelse. Ifølge gjeldende forskrift er slike fartøy unntatt fra plikt til å innhente tillatelse dersom overfarten er mindre enn en time, sjøtrafikksentralen har mottatt rutetabellen og fartøyet ikke er mer enn fem minutter forsinket i forhold til rutetabell. Disse fartøyene skal uansett melde fra til sjøtrafikksentralen like før de seiler inn i tjenesteområdet og like før de går fra kai. Utkast til ny bestemmelse vil innebære en forenkling av regelverket, fordi særregler fjernes og krav om melding erstattes av krav om tillatelse før bruk av tjenesteområdet. Ny regel vil således i praksis ikke innebære økte byrder for fartøy i rutefart.

Krav til søknad om tillatelse

Forskriftsutkastet § 8 tar utgangspunkt i gjeldende sjøtrafikkforskrift § 15 annet ledd, samt § 16 første og annet ledd. Bestemmelsen er en forenkling i forhold til gjeldende § 15 annet ledd som stiller krav til alle fartøy om at søknad om tillatelse skal komme frem til Kystverket i god tid og senest en time før fartøyet ankommer tjenesteområdet eller går fra kai, ankerplass m.m. Dette kravet foreslås videreført kun for fartøy med en lengde på 100 meter lengde eller mer og fartøy med farlig eller forurensende last, ved avgang fra havn, fortøyningsplass eller ankringsområde. Begrunnelsen for dette er at sjøtrafikksentralen må gis tilstrekkelig tid til å planlegge seilas med fartøy som kan bli berørt av passeringsbegrensninger som fremkommer av forskriften. Avgang med passasjerfartøy med en lengde på 100 meter eller mer i fast rute er kjent for sjøtrafikksentralen, og det foreligger således ikke samme behov for at søknad skal mottas en time før.

Vilkår for tillatelse

Forskriftsutkastet § 9 tar utgangspunkt i gjeldende § 17 tredje ledd. Adgangen til å stille vilkår til en tillatelse følger av alminnelige forvaltningsrettslige regler. Bestemmelsen presiserer at vilkår kan stilles for å sikre trygg ferdsel og forsvarlig bruk av farvannet. Videre nevnes flere av vilkårene som ofte stilles til en tillatelse, men det gis ikke en uttømmende liste over mulige vilkår. I gjeldende forskrift vises det til at det kan stilles vilkår når hensynet til sikkerheten eller effektiv trafikkavvikling tilsier dette. Det foreslås at hensynet til effektiv trafikkutvikling utgår, da det i praksis kun stilles vilkår som er sikkerhetsmessig begrunnet.

Lytte- og opplysningsplikt

Lytte- og opplysningsplikt reguleres i forskriftsutkastet § 10. Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende § 14 annet ledd, § 18 første ledd og § 19, og innebærer at samtlige fartøy som omfattes av sjøtrafikkforskriften og som bruker sjøtrafikksentralenes tjenesteområde har lytte- og opplysningsplikt. Opplysningsplikten framkommer av annet ledd, og omfatter alle forhold som kan ha betydning for trygg ferdsel og for effektiv trafikkavvikling, herunder at fartøy går fra kai eller ankerplass eller foretar endringer i planlagt seilas, for eksempel at fartøy får fremdriftsproblemer eller andre problemer med manøvreringen. Erfaring viser at

det kan oppstå farefulle situasjoner i forbindelse med at avgang fra kai eller ankerplass. Det er derfor viktig at sjøtrafikksentralen får informasjon fra fartøy umiddelbart før disse avgår fra kai eller ankerplass slik at trafikkbildet kan vurderes. Fartøyenes opplysningsplikt i slike situasjoner fastslås derfor eksplisitt.

1.4.4 Kapittel 3. Seilingsregler i bestemte farvann

I det følgende omtales de foreslåtte endringer som medfører en materiell endring i forhold til gjeldende forskrift kapittel 3 til 9. De bestemmelser hvor kun begrepsbruken eller strukturen i bestemmelsen er endret, omtales ikke særskilt.

Seilingsregler i Oslo, Akershus, Buskerud, Vestfold og Østfold

Som nærmere omtalt i høringsbrevet punkt 1.5, foreslås det å utvide Horten sjøtrafikksentralens tjenesteområde. Som en konsekvens av dette, foreslås det å ikke videreføre inndeling av virkeområdet i gjeldende § 20 i to sektorer. En slik sektorinndeling er unødvendig når sjøtrafikksentralen i Horten overtar ansvaret for hele området. Overtakelsen av de statlige funksjonene fra sjøtrafikksentralen i Oslo havn innebærer også at det ikke lenger er behov for gjeldende § 21 om Kystverkets instruksjonsmyndighet ovenfor sjøtrafikksentralen i Oslo Havn.

Det foreslås å oppheve gjeldende § 20 annet ledd om at forskriften gjelder fartøy uansett størrelse når de fører passasjerer i indre del av Oslofjorden. Denne bestemmelsen er en særordning som medfører at passasjerfartøy uansett størrelse må søke om tillatelse for bruk av indre del av Oslofjorden. Dette har primært vært en ordning for å ivareta fartøyenes plikter om å melde antall personer ombord i henhold til forskrift 6. september 199 nr. 1047 om opptelling og registrering av antall personer ombord på passasjerskip. I andre havner og ellers på kysten ivaretas slik melding gjennom ulike elektroniske løsninger, herunder landbaserte registreringsystemer tilhørende det enkelte rederi. Kystverket ser det som hensiktsmessig at passasjerfartøy i indre del av Oslofjorden selv ivaretar sine plikter om melding av antall personer om bord, slik at en får redusert unødvendig sambandstrafikk på sjøtrafikksentralens arbeidskanal. Dette vil bidra til at sjøtrafikksentralene i større grad kan fokusere på oppgaver relatert til trafikkorganisering og navigasjonssikkerhet.

Det foreslås videre å oppheve gjeldende § 24 B pkt. 1 som regulerer hvilken salinitet (saltholdighet) som skal brukes til å beregne dypgående i farvannet i Løperen, Østerelva og Glomma. Kystverket vurderer at dette er et forhold som skipsfører må vurdere i hvert enkelt tilfelle. Regelen om at det nord for Møllerodden lanterne skal legges til grunn at det er ferskvann foreslås videreført i forskriftsutkastet § 23 annet ledd.

Det foreslås å lette på kravene til seilas i dagslys på strekningen mellom Vidgrunnen lanterne og den nordre enden på kaia ved De-No-Fa i gjeldende § 24 E pkt 1. Lengdebegrensningen for fartøy foreslås økt fra 165 meter til 170 meter. Kystverket har vurdert at en lengdebegrensning på 170 meter er tilstrekkelig for å ivareta sikkerheten ved seilas i det aktuelle farvannet, og fartøy på inntil 170 meter

gis i dag dispensasjon fra bestemmelsen. Endringen formaliserer således gjeldende praksis for seilas i dette farvannet og fremkommer av forskriftsutkastet § 20.

Det foreslås å oppheve gjeldende § 24 B pkt. 3 om at Kystverket skal fastsette største tillatte dypgående på strekningen mellom Flyndregrunnen lanterne og Berggrenodden, fordi det ikke vurderes å foreligge sjøsikkerhetsmessig behov for å fastsette største tillatte dypgående på denne strekningen.

Det foreslås å endre på kravene til seilas i dagslys for fartøy med farlig eller forurensende last på strekningen mellom nordre enden på kaia ved De-No-Fa og Berggrenodden i gjeldende § 24 E pkt. 2. Kravet til seilas i dagslys foreslås endret til å gjelde alle fartøy med farlig eller forurensende last. I gjeldende bestemmelse gjelder kravet fartøy med særlig farlig eller forurensende last, fartøy med farlig eller forurensende last med enkelt bunn og fartøy med farlig eller forurensende last med en større lengde enn 90 meter. Da farvannet er trangt vurderes det som nødvendig av hensyn til sikker seilas også å pålegge fartøy med farlig eller forurensende last med lengde under 90 meter til kun å seile på strekningen i dagslys. Endringen fremkommer av forskriftsutkastet § 23 og bidrar til å forenkle tolkningen av kravet. Det foreslås å tilsvarende endre på kravene til siktforhold for fartøy med farlig eller forurensende last på strekningen mellom Vidgrunnen lykt og den nordre enden på kaia ved De-No-Fa i gjeldende § 24 D pkt. 1. Her foreslås det at kravet til siktforhold på en nautisk mil eller mer skal gjelde alle fartøy med farlig eller forurensende last. Endringen fremkommer av forskriftsutkastet § 19.

Det foreslås videre å oppheve gjeldende § 24 E pkt. 3 om at seilas i farvannet ovenfor Berggrenodden skal foregå i dagslys når sjøtrafikksentralen i Horten registrerer at vannføringen i Glomma er mer enn 1500 m³ pr sekund. Det samme gjelder gjeldende § 24 G om forbud mot bruk av farvannet over Berggrenodden når det er registrert større vannføring enn 2000 m³ per sekund. Sjøtrafikksentralen i Horten regulerer seilas i dette farvannet gjennom tillatelsesregimet, og det er etablert en praksis hvor fartøy ikke får tillatelse til å seile i dette farvannet i mørket, eller seile i det hele tatt, når det er høy vannføring i Glomma.

Tilsvarende gjelder for dagens § 24 F pkt. 2 om bruk av taubåt på strekningen Alvim – Melløs. Her foreslås det også å fjerne henvisninger til vannføringen i Glomma når det gjelder krav til pullertrekraft på taubåt. Dette håndteres i dag gjennom tillatelsesregimet til sjøtrafikksentralen i Horten. Ved vurdering av om det skal gis en seilingstillatelse, legger sjøtrafikksentralen vekt på forhold som fartøyets størrelse, manøvreringsegenskaper, lastens mengde og art samt tilgjengelig taubåtassistanse. Det foreslås samtidig å endre kravet om bruk av taubåt på strekningen Alvim – Melløs til å gjelde alle fartøy, fordi dette anses som nødvendig av hensyn til sikker seilas. Samtlige fartøy bruker taubåt på denne strekningen i dag, og endringer formaliserer således gjeldende praksis. Det nye kravet fremkommer av forskriftsutkastet § 26.

Kystverket har fått tilgang til nye kartdata for farvannet i Torgersøygapet. På denne bakgrunn foreslås det å øke tillatt dypgående i farvannet fra 5,0 meter til 5,5 meter, jf. gjeldende § 36 B. Det nye kravet fremkommer av forskriftsutkastet § 48.

Det foreslås endringer i krav til bruk av farvann i Tønsberg kanal, jf. gjeldende § 37. Det er gjennomført en ekstern sjøsikkerhetsmessig analyse av farvannet som anbefaler nye farvannsbegrensninger. De anbefalte farvannsbegrensninger gjenspeiler eksisterende praksis for seilas i farvannet. Forslag til nye krav fremkommer av forskriftsutkastet §§ 50 og 51.

Det foreslås endring i gjeldende § 39 B som setter krav til at seilas i Leisteinsløpet skal foregå i dagslys. Det foreslås å endre kravet fra å gjelde fartøy med større lengde enn 90 meter til å gjelde fartøy med en større lengde enn 100 meter. Endringen foreslås da fartøy med større lengde enn 90 meter i dag bruker alternative leder lengre øst i farvannet til seilas i mørket. Dette er leder som vurderes som mer krevende å seile enn Leisteinsløpet. Forslaget fremmes for at fartøy med lengde inntil 100 meter skal kunne benytte den mindre krevende leden i Leisteinsløpet til seilas i mørket. Forslaget til nytt krav fremkommer i forskriftsutkastet § 42.

Det foreslås endringer i krav til bruk av farvannet i innseilingen til Tønsberg via Tønsbergfjorden og Tjømekjæla i gjeldende § 42 B. Da farvannet er trangt med begrenset merking for nattseilas foreslås det krav til maksimal fartøysbredde på 40 meter i dagslys og 16 meter i mørket. Videre foreslås det krav til at fartøy med større lengde enn 100 meter eller større dypgående enn 5,5 meter må seile i dagslys. Forslaget følger gjeldende begrensninger for løstjenesten og endringene formaliserer således gjeldende praksis for seilas i dette farvannet og fremkommer av forskriftsutkastet §§ 38 og 39.

Det foreslås å innføre bestemmelser for seilas i Vealøsrenna i Horten indre havn. Dette fremkommer av §§ 54 og 55 i forskriftsutkastet. Farvannet gjennom Vealøsrenna er svært trangt med begrenset farvannsdypde. På bakgrunn av farvannsbegrensningene etableres det et forbud mot å bruke farvannet for fartøy med større dypgående enn 6,4 meter. For fartøy med større lengde enn 130 meter settes største tillat dypgående til 5,8 meter. Begrensningen settes da fartøy på denne lengden trenger større plass ved manøvrering og må bruke farvann med mindre tilgjengelig farvannsdypde enn i selve Vealøsrenna. Det er etablert overrett merking i farvannet som setter krav til siktforholdene. På bakgrunn av dette etableres det et krav om at farvannet ikke skal brukes ved sikt under en nautisk mil. Forslaget gjenspeiler eksisterende praksis for seilaser i farvannet.

Det foreslås endringer i krav til bruk av taubåt i Svelvikstrømmen, jf. gjeldende § 32 F. Kravet til bruk av to taubåter endres fra å gjelde for fartøy med en lengde større enn 225 meter til å gjelde fartøy med en lengde større enn 200 meter. Skjerpelsen er begrunnet i at farvannet er trangt med krevende strømforhold. Regelen fremkommer av § 60 i forskriftsutkastet.

Det foreslås å endre størrelsesbegrensningene i gjeldende § 22 C pkt. 2 annet strekpunkt når det gjelder bruk av farvannet i Sjursøyløpet. I dag er det ikke tillatt

for fartøy over 270 meter lengde eller med større bredde enn 40 meter å bruke farvannet. Dette foreslås endret til å gjelde for fartøy over 160 meter lengde og 25 meter bredde. Det er foretatt en utbygging av kaier i området som har medført redusert bredde og manøvreringsrom, og det foreslås således en skjerpelse av reglene av sikkerhetsmessige årsaker. Regelen fremkommer av § 67 i forskriftsutkastet.

Det foreslås å fjerne passeringsbegrensningen for strekningen Færder – Oslo som gjelder når begge fartøyene er større enn 5000 BT, jf. gjeldende § 22 D pkt. 2 annet strekpunkt. Begrunnelsen for endringen er at et fartøy ikke kan vite hvor stor BT et møtende fartøy har, og således ikke har forutsetninger til å etterkomme kravet. Det er i dag sjøtrafikksentralen i Horten som regulerer trafikken i området slik at fartøy som er større enn 5000 BT ikke møter hverandre i det aktuelle farvannet.

Seilingsregler i Telemark

På bakgrunn av at den generelle dybdebegrensningen er elleve meter i farvannet som Brevikstrømmen er en del av, foreslås det å oppheve bestemmelsen om at fartøy med større dypgående enn 12,5 meter ikke skal bruke farvannet i Brevikstrømmen, jf. gjeldende § 45 B pkt. 3.

I dag følger det av § 45 E pkt. 2 at fartøy med farlig eller forurensende last ikke skal passere hverandre i farvannet nord for en rett linje trukket fra Mølens nordspiss (N 58° 58,6' Ø 009° 49,3') rett vest til det østligste punktet på Hvalsbakk (N 58° 58,6' Ø 009° 42,2'). Denne begrensningen inkluderer i dag Frierfjorden. Bestemmelsen foreslås videreført i utkastet § 71, men med enkelte små endringer. Kystverket vurderer at farvannet i Frierfjorden er åpent og oversiktlig, og at det derfor ikke er behov for passeringsforbud i dette farvannet. Videre vurderer Kystverket at det er sjøsikkerhetsmessig forsvarlig å håndtere passering for ovennevnte fartøy på strekningen mellom Bjørkøybåen lanterne i øst og Gjermundsholmen lykt i vest. Passeringsforbudet endres derfor til å gjelde på strekningen mellom Fugløyskjær lanterne i sør og Øvre Ringsholmen lanterne i nord.

Det foreslås å erstatte dagens passeringsforbud i Brevikstrømmen og Kjørtingen for fartøy over 4000 BT med et passeringsforbud for fartøy med større lengde enn 100 meter, jf. gjeldende § 45 E pkt. 3 første og tredje strekpunkt. Basert på en sjøsikkerhetsmessig vurdering, foreslås et passeringsforbud for alle fartøy i den trange passasjen gjennom selve Kjørtingen, på strekningen Kjørtingen NV lykt og Kjørtingen SØ lykt. Dette gjenspeiler dagens praksis, og regelen fremkommer av forskriftsutkastet § 81.

I Kalvenløpet er passeringsforbudet for fartøy over 4000 BT i gjeldende § 45 E pkt. 3 annet strekpunkt foreslått erstattet med et passeringsforbud for fartøy med større lengde enn 70 meter, større bredde enn 20 meter og fartøy som fører farlig eller forurensende last, jf. forskriftsutkastet § 83. Begrensningen er satt fordi fartøy må gjøre store kursendringer i et trangt farvann. Passering på strekningen er derfor ikke ønskelig for ovennevnte fartøy.

Passeringsbegrensninger i farvannet mellom den søndre enden av Torsbergrenna og Skien, jf. gjeldende § 45 E pkt. 3 siste strekpunkt, foreslås fjernet i utkast til ny forskrift. Det er vanskelig å fastsette en eksakt grense for hvilke fartøy som skal kunne passere hverandre på denne strekningen, og det anses som mest hensiktsmessig at sjøtrafikksentralen i Brevik håndterer passeringer her på bakgrunn av trafikkbildet på det aktuelle tidspunkt.

Seilingsregler i Rogaland

Det foreslås å oppheve gjeldende § 50 som setter forbud mot passering på strekningen Feistein – Sveinane. Eventuelle situasjoner som kan medføre at fartøy passerer hverandre på strekningen, ivaretas i dag av sjøtrafikksentralen på Kvitsøy som gjennom tillatelsesregimet påser at slike møtesituasjoner ikke forekommer.

Ifølge gjeldende § 57 B pkt. 1 er det forbud mot bruk av farvannet øst for Kviteholmen lykt for fartøy som er større enn 20 000 BT eller lenger enn 180 meter. I forskriftsutkastet § 114 fjernes tonnasjebegrensningen, og det er kun lengdebegrensningen som foreslås videreført. Dette vil etter Kystverkets vurdering ikke få noen sikkerhetsmessige konsekvenser for trafikken.

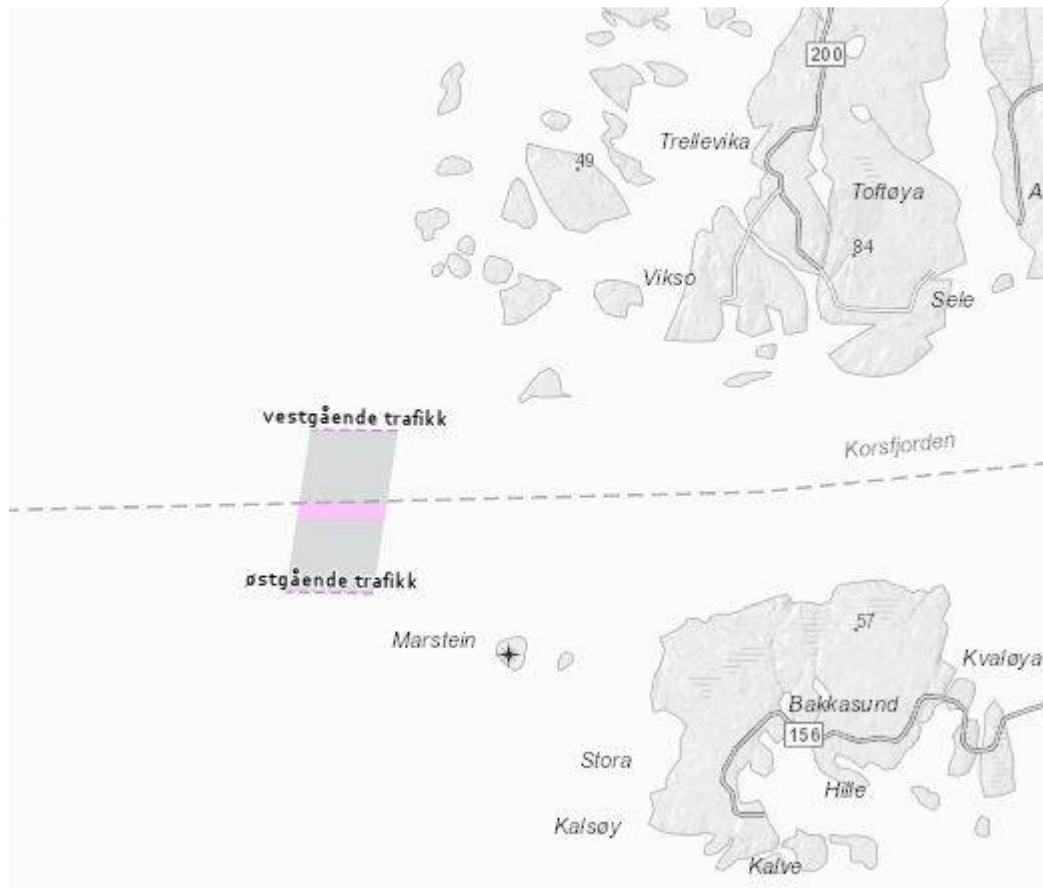
I gjeldende § 59 D stilles det krav om at fartøy i kategori 1 over 500 BT og fartøy i kategori 2 over 3000 BT skal bruke taubåt på strekningen Billingen til Kårstøterminalen. Dette er foreslått endret i forskriftsutkastet § 124 til at alle fartøy med farlig eller forurensende last skal bruke taubåt i dette farvannet, fordi dette vurderes som nødvendig av hensyn til sjøsikkerheten. Det nevnes også at disse fartøyene bruker taubåt i dag.

Seilingsregler i Hordaland og Sogn og Fjordane

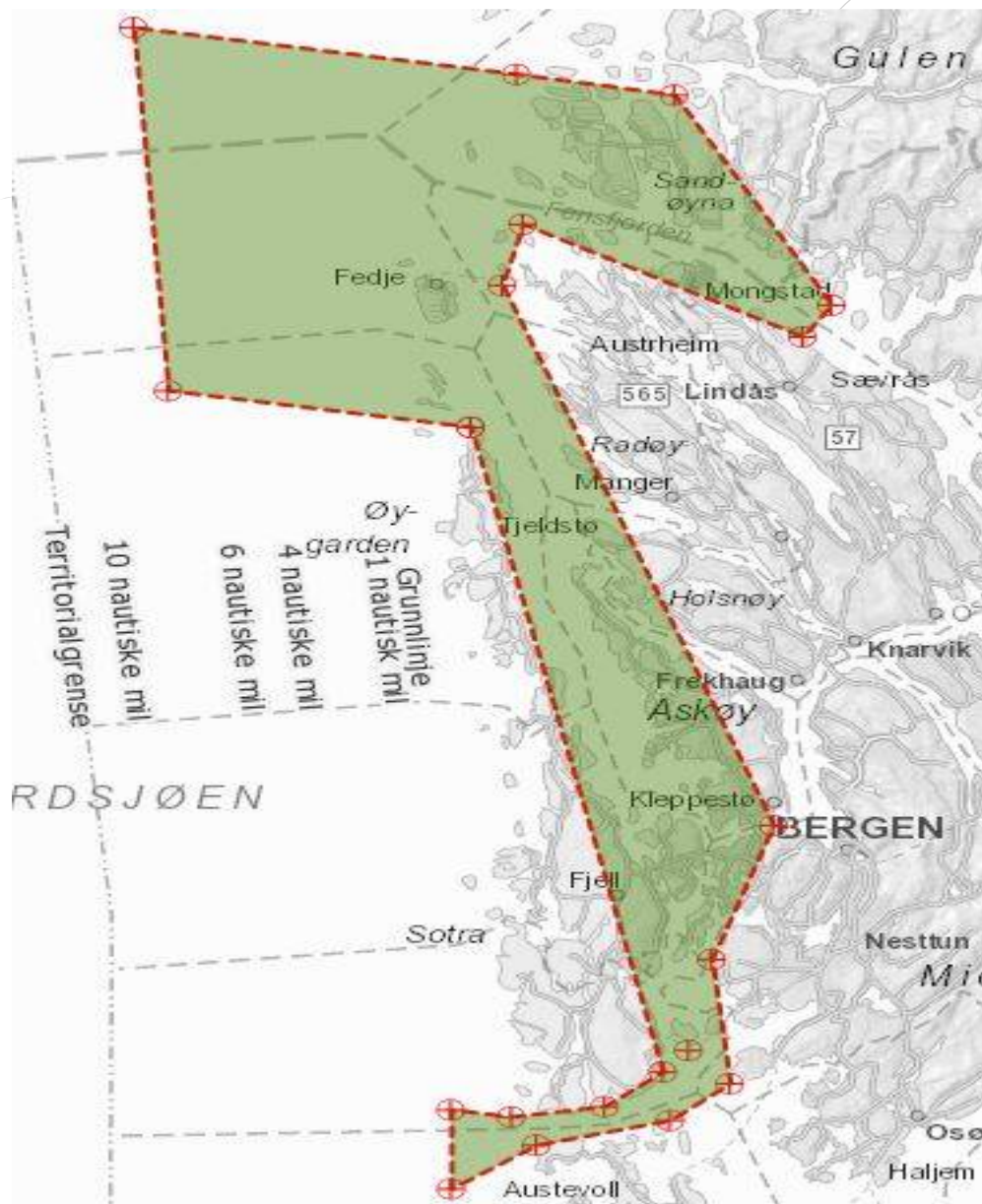
Fedje sjøtrafikksentral ble etablert i 1992 som følge av trafikken med tankskip til og fra oljeterminalene på Sture og Mongstad. Gjeldende tjenesteområde dekker det området som trafikkeres av tankskip øst til Mongstad i Fensfjorden og sør til Sture i Hjeltefjorden. Tjenesteområdet strekker seg videre sørover til å inkludere farvannet ved Hjelteskjæret og Vattlestraumen.

Kystverket har i 2014 ved gjentatte anledninger måttet gi navigasjonsveiledning til fartøy for å hindre grunnstøting ved Marsteinsboen i innseilingen til Bergen fra sør. Problemet har vedvart gjennom året på bakgrunn av endret seilingsmønster for fartøy som går langs norskekysten. For å hindre skipsulykker, etablerte sjøtrafikksentralen på Fedje fra februar 2015 rutiner for å overvåke farvannet ved Marsteinsboen. På denne bakgrunn foreslås det å utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralen på Fedje østover til å inkludere farvannet ved Marsteinsboen, jf. forskriftsutkastet § 4 bokstav d.

Det foreslås videre å etablere en toveis farled nord for Marsteinsboen i den hensikt å etablere et seilingsmønster som bidrar til å redusere risikoen for skipsulykker i farvannet, jf. forskriftsutkastet § 126.



Figur 1. Toveis farled ved Marstein



Figur 2. Utstrekningen av nytt tjenesteområde for Fedje sjøtrafikksentral

I gjeldende § 62 første ledd fremkommer det at alle fartøy med farlig eller forurensende last som er over 20 000 BT skal ha taubåt i et nærmere definert farvann. Dette kravet foreslås videreført i forskriftsutkastet § 125. Gjeldende § 62 inneholder også regler om at sjøtrafikksentralen av sikkerhetsmessige grunner kan påby bruk av taubåt, eller eventuelt bruk av flere taubåter, for fartøy under 20 000 BT. Dette foreslås ikke videreført, da det allerede følger av de generelle reglene om tillatelse og muligheten til å sette vilkår til en seilas, jf. forskriftsutkastet §§ 7 og 9.

I gjeldende § 64 er det definert et aktsomhetsområde. Et aktsomhetsområde har per i dag ingen formell status, og er bare egnet til å gjøre fartøyet oppmerksom på at dette er et område som krever ekstra oppmerksomhet. Det kan være mye kryssende trafikk i området, mye trafikk med farlig eller forurensede last eller andre

årsaker til at det er ønskelig å be fartøyet om å utvise ekstra aktsomhet. Det er i dag inntegnet flere aktsomhetsområder i sjøkart i Norge, og det er kun enkelte av dem som per i dag er regulert gjennom sjøtrafikkforskriften. Det vurderes som tilstrekkelig at aktsomhetsområdet fremkommer i sjøkartet, og det foreslås derfor å oppheve § 64.

Videre følger det i dag av § 65 B punkt 1 og 2 at fartøy skal følge bestemte leder ved seilas gjennom Kobbeleia. Dette foreslås videreført i forskriftsutkastet § 129. Punkt 3 i gjeldende § 65 B innebærer at sjøtrafikksentralen ved Fedje ved behov kan gi tillatelse til seilas i motgående seilled når dette kan gjøres uten konflikt med annen trafikk. Muligheten til å gi unntak følger av den generelle dispensasjonshjemmelen i ny forskrift § 2, og denne bestemmelsen foreslås derfor ikke videreført som en egen særskilt mulighet til å gi unntak fra hovedregelen. Behovet for å gi slike unntak oppstår sjelden, og det er naturlig at dette håndteres som en dispensasjon.

Videre er det gjort endringer når det gjelder begrensninger knyttet til gjennomseiling i Kobbeleia. Dette er i dag regulert i § 65 A punkt 2, og det følger av denne at fartøy med farlig eller forurensende last med lengde over 120 meter eller dypgående mer enn 7 meter, og andre fartøy med større lengde enn 150 meter eller større dypgående enn 7 meter, ikke kan bruke Kobbeleia til gjennomseiling. I nytt utkast § 127 gjelder dybdebegrensningen på 7 meter for fartøy med større lengde enn 120 meter. Den generelle dybdebegrensningen økes til 8 meter. Endringen gjøres fordi det anses som forsvarlig at lokal trafikk med mindre fartøy som skal anløpe anlegg i Bergensområdet bruker Kobbeleia til gjennomseiling.

I gjeldende § 66 A er det et forbud mot gjennomfart for fartøy med farlig eller forurensende last på strekningen Rongeværskallen og Røvelskjæret. Dette er i forskriftsutkastet § 136 foreslått endret fra et forbud mot gjennomfart for disse fartøyene til et forbud mot bruk av farvannet. Begrunnelsen for dette er at det ikke er noen aktuelle havner å anløpe på strekningen, og eksisterende forbud mot gjennomfart er derfor i realiteten et forbud mot bruk av farvannet.

Av gjeldende § 66 B følger det at fartøy over 50 000 BT som er i kategori 1 eller 2, ikke kan møte andre fartøy som er lenger enn 150 meter i et bestemt farvann mellom Hillesøy lanterne og Bolleflesi lanterne. Siden fartøy ikke besitter informasjon om størrelse og last for andre fartøy, foreslås det å oppheve denne bestemmelsen. Sjøtrafikksentralen må påse at disse fartøyene ikke møtes på denne strekningen.

I dagens § 67 A punkt 3 er det forbud mot gjennomseiling i farvannet ved Hillesøyosen for fartøy med farlig eller forurensende last som er lengre enn 150 meter, passasjerfartøy som er lengre enn 210 meter og andre fartøy som er lengre enn 180 meter. Bestemmelsen videreføres i nytt utkast § 138 med den endring av forbudet mot gjennomseiling skal gjelde for alle fartøy over 120 meter. Endringen gjøres på grunn av at farvannet i Hillesøyosen ikke er merket og det er ønskelig at større fartøy ikke bruker leden til gjennomseiling. Større fartøy skal derfor bruke

den merkede leden gjennom Brosmeosen. Dette vil ikke medføre en lengre seilas for fartøyene.

Videre følger det av dagens § 68 A at det er forbud mot gjennomfart på strekningen Det naua og Skjeljanger for fartøy med farlig eller forurensende last som en lengre enn 70 meter eller større dypgående enn fem meter eller andre fartøy med større dypgående enn seks meter. I nytt utkast til forskrift § 131 foreslås dette endret til et generelt forbud mot gjennomseiling for alle fartøy med større dypgående enn fem meter. Endringen foreslås fordi nye kartdata viser andre dybdeforhold enn tidligere. Forbud mot gjennomseiling gjøres ikke gjeldende for passasjerfartøy i rutefart. Disse fartøyene er spesielt godt kjent i området.

Gjeldende § 69 A punkt 1 og 2 omhandler møte, passering og siktbegrensninger i farvannet mellom Brattholmen lykt og Saltskoodden. I dag kan ikke fartøy lengre enn 120 meter passere andre fartøy hvis sikten er under en halv nautisk mil, og må i disse tilfellene holde en avstand på en halv nautisk mil til fartøyet foran. Denne bestemmelsen foreslås opphevet fordi farvannet skal utdypes innen september 2015.

Ny § 134 i forskriftsforlaget innfører en forbudssone i farvannet rundt Stureterminalen. Dette tilsvarer det som er praksis ved andre terminaler som tar i mot fartøy med farlig eller forurensende last som ligger i tjenesteområdet til sjøtrafikkcentralene. Farvannet som får et ferdselsforbud er samme område som per i dag er avmerket i sjøkartet som terminalens sikkerhetssone, og å formaliserer denne forbudssonen i sjøtrafikkforskriften vil ikke få konsekvenser for skipstrafikken i området.

Seilingsregler i Møre og Romsdal

Det foreslås at gjeldende § 73 om varslings- og lytteplikt på radio oppheves. Bestemmelsen sier at fartøyene som skal anløpe Nyhamna skal varsle på kanalene 16 og 14 før ankomst til aktsomhetsområdet, før ankomst Nyhamna og før det går ut av aktsomhetsområdet. Alle fartøy dette gjelder har los om bord, og varslings kan ivaretas gjennom losens prosedyrer. Videre regulerer bestemmelsen plikt til å lytte på kanal 16 og kanal 14. Denne lytteplikten gjelder for alle fartøy som oppholder seg i aktsomhetsområdet og som har VHF-radio. Når det gjelder lytteplikten på kanal 16 følger denne av annet regelverk, blant annet forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger. Det er derfor ikke nødvendig å regulere dette i sjøtrafikkforskriften. Lytteplikten på kanal 14 foreslås heller ikke videreført, da den generelle lytteplikten på kanal 16 anses å være tilstrekkelig.

Det foreslås at gjeldende § 74 B pkt. 2 ikke videreføres. Bestemmelsen lyder som følger: "*Fartøy i kategori 1 eller 2 som er under 25 000 BT og som har et maksimum dypgående under 9 meter, kan benytte farledene som er beskrevet i bokstav A nr. 2 eller 3.*" Slik bestemmelsen er utformet, inneholder den ingen påbud eller forbud, og har form av å være informasjon. Hensikten med bestemmelsen er at fartøy under en viss størrelse kan velge mellom flere passende leder, og dette kan avgjøres av

ansvarlig navigatør i samarbeid med losen. Som en følge av dette foreslås det å oppheve § 74 A punkt 2 og punkt 3.

I gjeldende § 75 er det definert et aktsomhetsområde. Et aktsomhetsområde har per i dag ingen formell status, og er bare egnet til å gjøre fartøyet oppmerksom på at dette er et område som krever ekstra oppmerksomhet. Det kan være mye kryssende trafikk i området, mye trafikk med farlig eller forurensede last eller andre årsaker til at det er ønskelig å be fartøyet om å utvise ekstra aktsomhet. Det er i dag inntegnet flere aktsomhetsområder i sjøkart i Norge, og det er kun enkelte av dem som per i dag er regulert gjennom sjøtrafikkforskriften. Det vurderes som tilstrekkelig at aktsomhetsområdet fremkommer i sjøkartet, og det foreslås derfor å oppheve § 75.

Det foreslås endringer i gjeldende § 76 som omhandler siktbegrensninger for fartøy som skal anløpe eller avgå fra Nyhamna. I gjeldende bestemmelse skal ikke fartøy over 18 000 BT i kategori 1 eller 2 benytte farvannet innenfor aktsomhetsområdet ved Nyhamna når sikten er under en nautisk mil. I ny § 145 foreslås det å erstatte bruttotonn (BT) med fartøyslengde. Lengdebegrensningen er satt på bakgrunn av en vurdering av BT i forhold til fartøyslengde på de fartøy som anløper Nyhamna. Forslaget om å erstatte bruttotonn (BT) til fartøyslengde vurderes ikke å medføre konsekvenser for de fartøy bestemmelsen gjelder for.

Det er videre foreslått en endring i gjeldende § 74 B pkt. 1. I dag definerer denne bestemmelsen en påbudt led for fartøy over 25 000 BT. Det er ønskelig å erstatte bruttotonnasjen med en lengdebegrensning, og det foreslås derfor at leden skal være påbudt for alle fartøy med farlig eller forurensende last som har større dypgående enn 9 meter og større lengde enn 200 meter, jf. forskriftsutkastet § 142.

Paragraf 77 i gjeldende forskrift foreslås heller ikke videreført fordi denne kun inneholder informasjon om annet regelverk. Reglene for lys- og signalføring følger av sjøveisreglene kapittel 1 del C, og vi anser det som uheldig at reglene gjengis i sjøtrafikkforskriften. Dette kan skape forvirring i forhold til hvilke regler som gjelder.

Ifølge gjeldende § 80 siste ledd, kan Kystverket Midt-Norge av sikkerhetsmessige grunner pålegge fartøy med farlig eller forurensende last som skal anløpe og avgå fra Nyhamna å gå til anvist ankringsplass, og å forlate ankringsplassene. Havne- og farvannsloven § 38 gir Kystverket myndighet til å iverksette tiltak ovenfor fartøy i fare. Denne myndigheten er delegert til Kystverkets sjøtrafikksentraler, som er bemannet 24 timer i døgnet. Sjøtrafikksentralene vil kunne pålegge et fartøy å ankre opp eller avgå fra ankringsplass dersom vilkårene i bestemmelsen er oppfylt. Bestemmelsen i gjeldende § 80 siste ledd anses derfor ikke som nødvendig, og foreslås opphevet.

Seilingsregler i Finnmark

Gjeldende § 84 B pkt. 1 definerer den primære leden inn til Melkøya for fartøy med farlig eller forurensende last. I bestemmelsens pkt. 2 vises det til at det i spesielle tilfeller, for eksempel når vær eller andre forhold gjør det forsvarlig, likevel kan benyttes alternative leder for disse fartøyene når Kystverket Troms og Finnmark

bestemmer det. I forskriftsutkastet er bestemmelsens pkt. 2 ikke foreslått videreført. Dette fordi sjøtrafikksentralen i Vardø uansett kan gi dispensasjon fra hovedregelen dersom vilkårene i den generelle dispensasjonsbestemmelsen i forskriftsutkastet § 2 er oppfylt.

Videre foreslås det endringer i gjeldene § 86 C om krav til bruk av eskortefartøy. I dag har alle fartøy i kategori 1 over 500 BT og alle fartøy i kategori 2 over 3000 BT krav om bruk av eskortefartøy. Det er primært gasstankfartøy som anløper Melkøya, og ingen av disse er under 500 BT. Kystverket erfarer at alle fartøy som skal anløpe eller avgå fra terminalen på Melkøya bruker eskortefartøy i dag. I forskriftsutkastet § 152 foreslås det på denne bakgrunn at alle fartøy med farlig eller forurensende last skal bruke eskortefartøy ved anløp til eller avgang fra terminalen på Melkøya. I en avgrenset del av tjenesteområdet, stilles det krav om at eskortefartøy skal være fastgjort, jf. bestemmelsens annet ledd.

Seilingsregler på Svalbard

Det foreslås at reglene om krav til tillatelse for seilas i Akselsundet på Svalbard ikke videreføres. I dag er alle fartøy som er omfattet av sjøtrafikkforskriften avhengig av en tillatelse fra sjøtrafikksentralen i Vardø før de seiler inn i området. Denne ordningen ble etablert før det ble opprettet lostjeneste på Svalbard, og det var på dette tidspunkt ønskelig med ekstra overvåkning av seilasene for å ivareta sikkerheten ved seilas i Akselsundet. I 2015 er losplikten fullt ut innført på Svalbard, og Kystverkets lostjeneste vil derfor være tilstede på alle seilaser i området som er omfattet av seilingsrestriksjoner. Losenes tilstedeværelse øker sjøsikkerheten og gir tilstrekkelig kontroll med at seilingsreglene følges. Ut fra en sjøsikkerhetsmessig vurdering, er det derfor ikke lenger behov for at sjøtrafikksentralen i Vardø gir tillatelse til seilaser i Akselsundet. På denne bakgrunn, foreslås det å ikke videreføre gjeldende §§ 88 og 90 A. Det følger av dette at Bellsund og Van Mijenfjorden ikke lenger vil være del av tjenesteområdet til sjøtrafikksentralen i Vardø, jf. utkastet § 4 bokstav e.

Videre foreslås det å fjerne følgende krav som i dag følger av § 90 B:

- Strøm-, vær- og isforhold skal vurderes i forhold til fartøyets motorkraft, styreegenskaper, stabilitet, utrustning og tekniske standard.
- Isforholdene skal ikke være til hinder for sikker navigering.
- Maksimum styrekraft skal være aktivert.

Dette er krav som ikke egner seg for regulering i forskriften og omhandler forhold som en navigatør alltid må vurdere og ta hensyn til under en seilas. Disse momentene vil være underlagt skjønn, og bør av den grunn ikke reguleres.

I tillegg foreslås det en endring når det gjelder hvilke fartøy som skal være omfattet av begrensninger i seilasen knyttet til strøm og sikt. I dag gjelder dette alle fartøy som er omfattet av sjøtrafikkforskriften, jf. § 90 B pkt. 1 strekpunkt 6 og 7. Basert på en sjøsikkerhetsmessig vurdering, anses det ikke å foreligge et behov for å pålegge fartøy under 160 meter lengde slike begrensninger i det aktuelle farvannet. Bestemmelsen har derfor kun vært praktisert for fartøy over 160 meter lengde. For fartøy under 160 meter lengde, vil los og navigatør vurdere strøm og sikt i hvert

enkelt tilfelle. Det foreslås derfor at bestemmelsene endres slik at den kun gjelder fartøy over 160 meter lengde, jf. forskriftsutkastet §§ 154 og 155.

1.4.5 Kapittel 4. Rutetiltak i Norsk økonomisk sone

Kapittel 10 i gjeldende forskrift inneholder de rutetiltakene som er godkjent av FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Det foreslås enkelte endringer av teknisk karakter i kapitlet, men det materielle innholdet foreslås videreført uten endringer. Vedleggene som viser rutetiltakene i norsk økonomisk sone foreslås erstattet av lenker til Kystinfo. Gjeldende §§ 93 og 94 foreslås slått sammen til en bestemmelse. Disse bestemmelsene er i dag identiske, men omhandler hvert sitt rutetiltak. Paragraf 93 omhandler rutetiltak på strekningen Runde – Utsira, mens § 94 gjelder rutetiltak på strekningen Egersund-Risør. Det er imidlertid akkurat de samme fartøyene og de samme reglene som gjelder for begge strekningene, og det er derfor hensiktsmessig å behandle dette i én bestemmelse, jf. utkastet § 160. Videre foreslås det at gjeldende §§ 96 og 97 ikke videreføres. Paragraf 96 sier i dag kun at Sjøveisregel 10 gjelder. Dette følger av forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene) allerede, og er ikke nødvendig å gjenta i sjøtrafikkforskriften.

Paragraf 97 sier at *”Kystverket kan i enkelttilfeller gjøre unntak fra dette kapitlet”*. Bestemmelsen gir et misvisende bilde av Kystverkets myndighet ovenfor fartøy som bruker rutetiltakene i norsk økonomisk sone. Dersom fartøy ikke følger reglene, vil Kystverket sterkt anmode om at rutetiltakene følges. Dersom kapteinen ikke følger anmodningen, vil hendelsen bli rapportert til flaggstaten for vedkommende skip. Dette er presisert i utkastet § 162 annet ledd.

1.4.6 Kapittel 5. Straffansvar

Paragraf 163 i forskriftsutkastet viderefører straffebestemmelsen i gjeldende forskrift § 99. Det er overtredelser av kapittel 2 og 3 i ny forskrift som er gjort straffbare. Dette inkluderer også enkeltvedtak gitt i medhold av disse kapitlene.

1.4.7 Kapittel 6. Ikrafttredelse. Opphevelse av andre forskrifter

Paragraf 164 forslår 1. oktober 2015 som ikrafttredelsesdato for forskriften. På samme tid skal gjeldende sjøtrafikkforskrift oppheves.

1.5. Nærmere om utvidelse av tjenesteområdet til sjøtrafikksentralen i Horten

Horten sjøtrafikksentral ble etablert i 1999, og har i dag som ansvar å overvåke og regulere skipstrafikken i Oslofjorden fra Færder og inn til Nesodden.

Sjøtrafikksentralen ble etablert fordi farvannet i Oslofjorden er et av de mest trafikkerte i Norge, med flere trange og utfordrende farledsstrekninger.

Farvannet fra Nesodden og inn til Oslo dekkes i dag av sjøtrafikksentralen i Oslo Havn.

Sjøtrafikksentralen i Oslo Havn er landets eneste kommunale sjøtrafikksentral, og samarbeider med sjøtrafikksentralen i Horten om å tilby sjøtrafikksentraltjenester til skipstrafikken i Oslofjorden i tråd med avtale inngått mellom Oslo havnevesen og

Kystverket i 1999. Avtalen innebærer at sjøtrafikksentralen i Oslo Havn ivaretar statlige sjøtrafikksentralfunksjoner i det aktuelle farvannet.

Havnestyret i Oslo Havn vedtok 11. september 2014 å legge ned de statlige funksjoner som utføres av sjøtrafikksentralen i Oslo Havn. På bakgrunn av vedtaket, sa Oslo Havn 14. oktober 2014 opp sin avtale med Kystverket vedrørende samordnet drift av trafikksentraler for Oslofjorden. I henhold til avtalen har sjøtrafikksentralen i Oslo Havn plikt til å ivareta de statlige funksjonene frem til 14. oktober 2015.

For å ivareta sjøsikkerheten i farvannet som i dag dekkes av sjøtrafikksentralen i Oslo Havn, vurderes det som nødvendig å fortsatt tilby sjøtrafikksentraltjenester. Det aktuelle farvannet er, sammen med fergestrekningen Horten – Moss, det mest trafikkerte farvannet på Østlandet. Flere av farledene er trange og har begrenset dybde, og hovedleden inn til havneterminalen på Sjursøya krysses av fergetrafikken mellom Nesoddtangen og Aker brygge. I disse områdene er det behov for å styre og organisere trafikken for å unngå møtekonflikter og andre farefulle situasjoner, og dette forutsetter at området dekkes av en sjøtrafikksentral.

For fortsatt å kunne tilby sjøtrafikksentraltjenester i farvannet fra Nesodden og inn til Oslo, vurderes det som hensiktsmessig at tjenesteområdet til Horten sjøtrafikksentral utvides til å inkludere området som nå dekkes av sjøtrafikksentralen i Oslo Havn. Tjenesteområdet vil dermed strekke seg fra Færder i sør og helt inn til Oslo Havn i nord. Dette vil innebære at de statlige funksjonene som i dag ivaretas av sjøtrafikksentralen i Oslo Havn overtas av sjøtrafikksentralen i Horten. Sjøtrafikksentralen i Oslo Havn vil etter dette legge om driften og bli en ordinær havnesentral med døgnbemannet drift, og vil videreføre oppgaver relatert til fartøystrafikk lokalt i havnen.

Horten sjøtrafikksentral vurderes å være operativt og teknisk i stand til å dekke det utvidede tjenesteområdet, og det er gjennomført opplæringstiltak for å gjøre trafikklederne ved sjøtrafikksentralen i Horten i stand til å yte tjenester i området som i dag dekkes av Oslo Havn. Endringer i drifts- og vedlikeholdsutgifter ved Horten sjøtrafikksentral omtales nærmere i kapitlet om økonomiske og administrative konsekvenser.

Overtakelsen av de statlige funksjonene fra sjøtrafikksentralen i Oslo Havn og utvidelsen av tjenesteområdet til Horten sjøtrafikksentral nødvendiggjør enkelte endringer i gjeldende sjøtrafikkforskrift og sikkerhetsavgiftsforskrift. For en nærmere omtale av endringer i sjøtrafikkforskriften, vises det til høringsbrevets kapittel 1.4.4 *Seilingsregler i Oslo, Akershus, Buskerud, Vestfold og Østfold*. Når det gjelder plikten til å betale sikkerhetsavgift, vises det til egen omtale i høringsbrevet kapittel 2.



Figur 3. Utstrekningen av nytt tjenesteområde til Horten sjøtrafikksentral

2. Endringer i sikkerhetsavgiftsforskriften

2.1. Bakgrunn

Kystverkets fire sjøtrafikksentraler i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje finansieres av sikkerhetsavgifter fra skipsfarten. Avgiften innkreves med hjemmel i forskrift 27. desember 2012 om sikkerhetsavgift for bruk av sjøtrafikksentralene ved Kvitsøy, Horten, Fedje og Brevik, Rogaland, Vestfold, Hordaland og Telemark (sikkerhetsavgiftsforskriften). Forskriften er hjemlet i havne- og farvannsloven § 24. Som tidligere redegjort i høringsbrevets punkt 1.5, har Oslo Havn vedtatt å legge ned de statlige funksjoner som utføres av sjøtrafikksentralen i Oslo havn og sagt opp avtalen med Kystverket om samordnet drift av trafikksentraler for Oslofjorden. På bakgrunn av høringsforslaget om å utvide tjenesteområdet for sjøtrafikksentralen i Horten til å inkludere området som i dag dekkes av Oslo sjøtrafikksentral, legges det frem høringsforslag om tilsvarende utvidelse av avgiftsområdet for Horten sjøtrafikksentral.

2.2 Forslag til endringer

Definisjonen av farlig eller forurensende last i gjeldende sikkerhetsavgiftsforskrift § 2 bokstav c er oppdatert på grunn av forslaget til ny sjøtrafikkforskrift, jf. omtale i høringsbrevet kapittel 1.4.2. Dette innebærer ingen materielle endringer. Avgiftsområdet for Horten sjøtrafikksentral følger av forskriftens § 3 annet ledd, som lyder:

”Avgiftspliktig område for Horten sjøtrafikksentral avgrenses i sør av rette linjer trukket fra Tønsberg Tønne over Sydostgrunnen til grunnlinjen, videre langs grunnlinjen til riksgrensen mot Sverige, og derfra langs riksgrensen til

land. I nord avgrenses avgiftsområdet av en rett linje langs breddeparallellen på N 59° 46'."

Det foreslås at henvisningen til den nordlige avgrensningen fjernes, for å få samsvar mellom tjenesteområdet til Horten sjøtrafikksentral og avgiftsområdet til Horten sjøtrafikksentral. I tillegg foreslås det at farvannet spesifiseres til å gjelde Oslofjorden for å klargjøre at det er farvannet i Oslofjorden, på innsiden av den nevnte sørlige avgrensningen, som er avgiftsområdet. Denne endringen vil også presisere hjemmelsgrunnlaget for avgiftsplikt i forhold til i dag. Dagens tekst i § 3 annet ledd foreslås derfor å erstattes med følgende:

"Avgiftspliktig område for Horten sjøtrafikksentral er farvannet i Oslofjorden, nord for rette linjer trukket fra Tønsberg Tønne over Sydostgrunnen til grunnlinjen, videre langs grunnlinjen til riksgrensen mot Sverige, og derfra langs riksgrensen til land."

Plikten til å betale sikkerhetsavgift for bruk av sjøtrafikksentralen i Horten følger av forskriften § 4, som sier at alle fartøy over 24 meter, som bruker tjenesteområdet til sjøtrafikksentralen, skal betale sikkerhetsavgift til Kystverket. En utvidelse av avgiftsområdet som skissert ovenfor innebærer at fartøy over 24 meter som per i dag kun har oppholdt seg innenfor gjeldende tjenesteområde for sjøtrafikksentralen i Oslo (omtalt som sektor 1 i gjeldende § 20 i sjøtrafikkforskriften) vil bli pålagt å betale sikkerhetsavgift for bruk av sjøtrafikksentralen i Horten.

Forslaget om å utvide avgiftsområde vil i første rekke berøre passasjerfartøy i rute i indre del av Oslofjorden og charterfartøy som opererer i samme område. Den helårige lokaltrafikken i indre del av Oslofjorden består av passasjerfartøy, der de største fartøyene er ferger på 50 meter lengde. Disse fergene går primært mellom Aker brygge og Nesoddtangen. Selv om fergene følger en rutetabell og derfor har et forutsigbart trafikkmønster, krysser de hovedleden inn til Sjursøya, noe som kan medføre behov for organisering av trafikkonflikter som oppstår i forhold til fartøy som følger hovedleden.

I sommersesongen er det rundt 70 charterbåter som opererer ut fra Oslo Havn. Det største fartøyet er over 40 meter og det minste fartøyet kortere enn 20 meter. Omtrent halvparten av charterbåtene er lengre enn 24 meter, som er den generelle fartøysgrensen for bestemmelsene i sjøtrafikkforskriften. I følge trafikk tall fra Oslo Havn var det 3012 avganger med charterfartøy i 2013. Erfaringer fra sjøtrafikksentralen i Oslo Havn viser at charterbåtene ikke seiler langs hovedleden og kun krysser hovedleden i åpent farvann slik at det ikke skaper trafikkonflikter i forhold til annen skipstrafikk.

Erfaringsmessig kan det likevel være behov for å organisere trafikken med charterbåtene, da det kan oppstå farefulle situasjoner inne i havnebassenget i forbindelse med avgang eller ankomst. På denne bakgrunn foreslås det at fartøyene omfattes av sjøtrafikksentralens tillatelsesregime, og vil måtte be om tillatelse og forholde seg til de vilkår som sjøtrafikksentralen setter til seilasen i tjenesteområdet. Disse fartøyene vil således motta en tjeneste fra Horten

sjøtrafikksentral som de per i dag ikke mottar. Prinsippet om likebehandling tilsier at også disse fartøyene bør betale for den tjenesten de mottar, på lik linje med andre fartøy som per i dag bruker tjenesteområdet til sjøtrafikksentralen i Horten. For at fartøyene nevnt over skal få anledning til å tilpasse seg regelverket, foreslås det en overgangsordning som fremkommer av ny § 13 i endringsutkastet. Bestemmelsen gjelder for fartøy som kun trafikkerer farvannet i indre Oslofjord som frem til 1. oktober 2015 ikke er en del av avgiftsområdet til Horten sjøtrafikksentral. For disse fartøyene inntreer plikten til å betale sikkerhetsavgift 1. januar 2016.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

3.1 Konsekvenser av endringer i sjøtrafikkforskriften

3.1.1 Generelt om strukturendringer

Endringene i forskriftens struktur og språk innebærer en betydelig forenkling og opprydding av gjeldende regelverk. Forskriften fremstår nå mer enhetlig, med samme oppbygging av de ulike geografiske kapitlene. Dette vil gjøre forskriften enklere tilgjengelig for både interne og eksterne brukerne. Fremstilling av geografiske områder ved bruk av Kystinfo, istedenfor bruk av vedlegg og opplisting av posisjoner, gir brukerne en bedre forståelse av og tilgang til avgrensningen av reguleringene. Henvisning til stedsnavn som er gjengitt i sjøkart medfører videre en forenkling for brukerne. Dette i motsetning til i dag, hvor en må forholde seg til lednummerering som fremkommer av forskrift 30. november 2009 nr. 1477 om farleder for å forstå hvor de ulike bestemmelsene gjelder.

3.1.2 Utvidelse av tjenesteområde for sjøtrafikksentralen på Fedje

Forslag til utvidelse av tjenesteområdet til sjøtrafikksentralen på Fedje formaliserer gjeldende praksis ved sjøtrafikksentralen, og vil ikke medføre behov for oppbemanning ved sentralen eller behov for etablering av nye sensorer i området. Utvidelsen vil således ikke påvirke driftsutgiftene ved sjøtrafikksentralen på Fedje. Plikten til å betale sikkerhetsavgift for bruk av sjøtrafikksentralen på Fedje er pålagt fartøy som fører farlig eller forurensende last og som anløper havneterminalene til Statoil på henholdsvis Sture og Mongstad. Dette er basert på prinsipp om kostnadsansvar hvor den skipstrafikken som er årsak til opprettelsen av sjøtrafikksentralen pålegges avgiftsplikt. Anslag fra Kystverket basert på data om skipstrafikken i området (AIS-data) viser at en utvidelse østover til å dekke Marsteinsboen kun marginalt endrer fordelingen mellom ulike fartøystyper i tjenesteområdet til sjøtrafikksentralen på Fedje og således ikke endrer bruksområdet til sjøtrafikksentralen. På denne bakgrunn vurderes det at en utvidelse av virkeområdet østover ikke danner grunnlag for å endre avgiftsområdet eller betalingsplikten ved sjøtrafikksentralen.

3.1.3 Fjerne krav om tillatelse fra sjøtrafikksentralen i Vardø før innseiling i Akselsundet

Forslaget om å fjerne krav til tillatelse fra sjøtrafikksentralen i Vardø før innseiling i Akselsundet er en forenkling for brukerne, fordi fartøy ikke lenger må innhente tillatelse og nødvendig seilingsinformasjon fra sjøtrafikksentralen i Vardø. Innføring av statlig lostjeneste og losplikt på Svalbard innebærer at fartøy nå får nødvendig informasjon direkte fra losene.

3.2 Konsekvenser av utvidelse av tjenesteområde for Horten trafikkentral *Sammendrag – samlede konsekvenser*

Som redegjort for i kapittel 1.5 i høringsbrevet, har Oslo havn vedtatt å legge ned de statlige funksjoner som utføres av sjøtrafikksentralen i Oslo havn. På denne bakgrunn foreslås det å utvide tjenesteområdet til Horten sjøtrafikksentral til å inkludere området som nå dekkes av sjøtrafikksentralen i Oslo Havn. Videre foreslås at de statlige funksjonene som i dag ivaretas av sjøtrafikksentralen i Oslo Havn, overtas av sjøtrafikksentralen i Horten. Forslaget medfører endringer både i sjøtrafikkforskriften og sikkerhetsavgiftsforskriften.

Radar- og sambandsutstyr som er nødvendig for å ivareta oversikten over trafikken i det aktuelle farvannet overdras vederlagsfritt fra Oslo havn til Kystverket. Det nye utstyret medfører en økning i Kystverkets årlige drifts- og vedlikeholdskostnader på anslagsvis 330 000 kroner. Oslo Havn har anslått at nedleggelsen av havnens trafikkentralfunksjon vil gi en årlig kostnadsbesparelse på om lag 4 mill kroner. Samlingen av sjøtrafikksentraltjenestene for Oslofjorden ved Horten sjøtrafikksentral er anslått å gi en samlet kostnadseffektivisering i størrelsesorden 3,5 mill kroner pr år. Kystverket kan ikke si hvordan denne effektiviseringsgevinsten vil fordeles mellom alle de ulike interessentene/aktørene, som er Oslo Havn, skipsfartsnæringen og Kystverket.

Kystverkets avgiftssatser fastsettes med forskriftsendring etter høring, slik av inntektskravet gitt gjennom de årlige budsjettprosesser kan nås, jf. Stortingets behandling av de årlige budsjettproposisjoner for Samferdselsdepartementet. Eventuelle endringer i vederlag og annen betaling for tjenester fra Oslo Havn er ikke vurdert, da havnene etter havne- og farvannslovens bestemmelser fastsetter egne priser og andre foretningsvilkår.

Konsekvenser for Oslo havn

Oslo Havn vil fra 1.oktober legge om driften fra å være en sjøtrafikksentral til å bli en ordinær havnesentral. I dialog med Kystverket har Oslo Havn opplyst om at de vil nedbemanne med fire årsverk som følge av dette (naturlig avgang). Ny driftsmodell for havnesentralen blir at denne bemannes med to personer på dagtid og en person om natten, samt to personer både på dagtid og om natten i helgene. Oslo Havn regner rundt 1 mill kroner pr årsverk og kalkulerer derfor med en besparelse på rundt 4 mill. kroner pr år.

Konsekvenser for Kystverket

Horten sjøtrafikksentral har ledig overvåkingskapasitet og er i operativ og teknisk stand til å utvide sitt tjenesteområde fra Nesodden og nordover til å inkludere havneområdet i Oslo. Horten sjøtrafikksentral organiserer allerede i dag seilaser med fartøy i Oslofjorden til og fra Oslo Havn. Spesielt gjelder dette seilaser med større fartøyer som må søke tillatelse fra sjøtrafikksentralen i Horten før avgang fra Oslo havn. Overtagelsen av de statlige funksjonene vil således ikke øke arbeidsmengden vesentlig knyttet til denne trafikken. Havnesentralen i Oslo Havn vil opprettholde en døgnbemannet drift og vil videreføre oppgaver relatert til

fartøystrafikk lokalt i havnen. Horten sjøtrafikksentral vil derfor kun få en begrenset økning i arbeidsmengde relatert til lokal fartøystrafikk i Oslo Havn. Kystverket vurderer på denne bakgrunn at den ledige overvåkingskapasiteten ved sjøtrafikksentralen i Horten er tilstrekkelig til å ivareta en økt arbeidsmengde forbundet med å utvide tjenesteområdet til å inkludere havneområdet i Oslo. Etter havnestyrets vedtak 21. april 2015 vil Kystverket vederlagsfritt få overta nødvendig utstyr i forbindelse med radar- og sambandsdekning i havneområdet. Dette gjelder primært tre radarer og noe sambandsutstyr. Overtakelsen av radar- og sambandsutstyr vil medføre økte drifts- og vedlikeholdskostnader på anslagsvis 330 000 kroner pr år. Dette tilsvarer en årlig økning av drifts- og vedlikeholdskostnadene med anslagsvis 1,6 pst for Horten VTS.

Inntektsinndekning fra fartøy som tidligere ikke har vært avgiftspliktige er anslått til om lag 225 000 kroner per år. Når dette trekkes fra de økte driftskostnadene, vil dette gi en netto anslått kostnadsøkning på ca. 0,5 pst. Denne økningen anses som marginal og vil håndteres i forbindelse med den årlige fastsettingen av avgiftssatser for sjøtrafikksentralen. Avgiftssatsene for 2016 vil sendes på høring og fastsettes ved forskriftsendring høsten 2015.

Konsekvenser for skipsfarten

Overføringen av de nevnte statlige funksjonene for trafikkovervåking fra Oslo Havn til Horten sjøtrafikksentral medfører ingen endring i forhold til det området som fartøyene må be om tillatelse fra sjøtrafikksentralen for å benytte. Forskjellen vil være at slik melding nå gis til Horten sjøtrafikksentral for fartøy som tidligere har gitt slik melding til sjøtrafikksentralen i Oslo Havn. Dette vil representere en forenkling for brukerne hva gjelder sjøtrafikksentraltjenester i Oslofjorden.

Utvidelse av tjenesteområde og avgiftsområde for Horten sjøtrafikksentral innebærer at en del fartøy over 24 meter, som tidligere ikke har vært avgiftspliktige, nå blir betalingspliktige for sikkerhetsavgiften for sjøtrafikksentralen. De nye bestemmelsene gjøres gjeldende med virkning fra 1. oktober 2015. Overgangsordning frem til 1. januar 2016 for fartøy som kun trafikkerer farvannet i indre Oslofjord er omtalt avslutningsvis i punkt 2.2 i høringsbrevet.

Etter Kystverkets oversikt vil nye avgiftspliktige fartøy blant annet omfatte:

- fergesambandet Nesodden-Oslo (tre fartøy)
- fartøy i rutefart i Oslofjorden (Oslo X og Oslo XI)
- hurtigbåter i rute (eks. Baronessen)
- fartøy over 24 meter i chartertrafikk (anslagsvis 35 fartøyer)

Dagens avgiftssatser for sikkerhetsavgift i Oslofjorden følger av forskriften § 7, og kan betales for enkeltseilinger eller i form av en årsavgift (satser for 2015):

- *enkeltseilinger* kr 0,46 pr. BT per seilas
- *enkeltseilinger inne i området, redusert sikkerhetsavgift* kr 0,11 pr. BT per seilas
- *årsavgift* kr 23,00 pr. BT

Avgift for enkeltseiling på 0,46 kroner pr BT gjelder for ett anløp. Fartøy som har ytterligere anløp, eller fartøy som opererer innenfor avgiftsområdet, betaler redusert sikkerhetsavgift på kr 0,11 pr BT hver gang fartøyet anløper kai, fortøyningsplass eller ankrer innenfor avgiftsområdet.

For de fartøyene som kun oppholder seg inne i avgiftsområdet, slik som de nye avgiftspliktige fartøyene, antas at det vil være mest aktuelt med årsavgift. Ved å betale årsavgift kan fartøyet ha så mange enkeltseilaser i området som det vil. En kan påregne at en årsavgift vil utgjøre det maksimale et fartøy vil måtte betale for bruken av tjenestområdet.

Fartøy som kun oppholder seg inne i avgiftsområdet vil også kunne betale redusert sikkerhetsavgift per seilas, som per i dag er kr 0,11 per enkeltseilas. Dersom fartøyet har 210 enkeltbevegelser inne i området vil det lønne seg med årsavgift. De økonomiske konsekvensene er synliggjort for noen enkelte fartøy i tabellen nedenfor (med utgangspunkt i avgiftssatsene for 2015). Årsavgift vil være den maksimale avgiftsbelastningen på det enkelte fartøy (alternativet vil være avgift for enkeltseilinger hvis dette er rimeligere).

Tabell: Årsavgift etter 2015-satser

Navn, størrelse, fartøystype	Årsavgift i kr.
MS Tidekongen, 1139 BT, fergesamband mellom Nesodden og Oslo	26 197,-
Baronessen, 220 BT, hurtigbåt i rute	5 060,-
Oslo X, 101 BT, rutesamband i Oslofjorden	2 323,-
MF Oanes, 292 BT, bilferge i chartertrafikk	7 176,-
Johanna, 115 BT, seilbåt i chartertrafikk	2 645,-

Eventuelle endringer i vederlag og annen betaling for tjenester fra Oslo havn er ikke vurdert, da havnene etter havne- og farvannslovens bestemmelser fastsetter sine egne priser og andre forretningsvilkår.

Med hilsen

Arve Dimmen
avdelingsdirektør

Jeanette Assev-Lindin
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

1. Forslag til ny sjøtrafikkforskrift
2. Forslag til endringer i forskrift om sikkerhetsavgift

Likelydende brev sendt til:

Justis- og beredskapsdepartementet
Utenriksdepartementet
AECO
Oslo kommune
Oslo havn KF
Charterbåtene sunrise AS
Cruise Norway AS
Cruise-båtene AS
Norway yacht charter AS
Båtservice Sightseeing AS
Dampskibsexpeditøernes Forening
DFDS A/S
Fiskebåtrederens Forbund
Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL)
Fiskeridirektoratet
Fraktestartøyenes Rederiforening
Klima- og miljødepartementet
KS Bedrift Havn
KS
Kustos
Logistikk- og transportindustriens landsforening
Maritimt Forum
Miljødirektoratet
NHO
Nordisk Skipsrederforening
Norges Fiskarlag
Norges Rederiforbund
Norsk Havneforening
Norsk Losforbund
Norges Naturvernforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norsk Skipsmeglerforbund
Norsk tjenestemannslag
Nærings- og fiskeridepartementet
Oljedirektoratet
Olje- og energidepartementet
Norsk olje og gass
Oslo cruise network
Oslo Fjordcruise AS
Petroleumstilsynet
NHO sjøfart
Oslo-fergene AS
NORLED
Sjøfartsdirektoratet
Sjømannsforeningenes Landsforbund
Statens Vegvesen Vegdirektoratet
Store Norske Spitsbergen Grubekompani
Sysselemanden på Svalbard
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Uniship Norge AS
WWF-Norge
Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap
Forsvarsdepartementet
Havforskningsinstituttet

Hovedredningscentralen Nord-Norge
Hovedredningscentralen Sør-Norge
Hurtigbåtredernes Rederiforbund
Kartverket sjødivisjonen
Bellona Oslo
Norges Miljøvernforbund
Oslo Yrkesbåtrederes Forening
Tide ASA
Det Stavangerske Dampskipsselskap AS
Ruter AS
Trollcruise AS