



KYSTVERKET

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

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2024/4632-1		Jeanette Assev-Lindin, Hans Morten Midtsand	19/12/2024

Høring - ferdselsbegrensninger for passasjerskip over 150 meter i definerte områder langs norskekysten

Kystverket sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift 10. februar 2021 nr. 523 om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og bruk av bestemte farvann (sjøtrafikksforskriften).

Endringene vil etter planen tre i kraft 1. juli 2025.

Vi ber om at eventuelle merknader til forslaget sendes til Kystverket **innen 15. april 2025**.

Forslaget er tilgjengelig på Kystverkets hjemmeside, og høringen er åpen for alle. Send gjerne merknader til forslaget via vår høringsside på <https://www.kystverket.no/regelverk/horinger/>.

Eventuelt kan man sende merknader på e-post til post@kystverket.no eller per post til Kystverket, Postboks 1502, 6025 Ålesund.

Vennligst merk svaret med vår referanse 2024/4632.

Spørsmål om forslaget kan rettes til:

- Hans Morten Midtsand, tlf. 41 23 65 82 eller hans.morten.midtsand@kystverket.no
- Jeanette Assev-Lindin, tlf. 92 48 99 05 eller jeanette.assev-lindin@kystverket.no

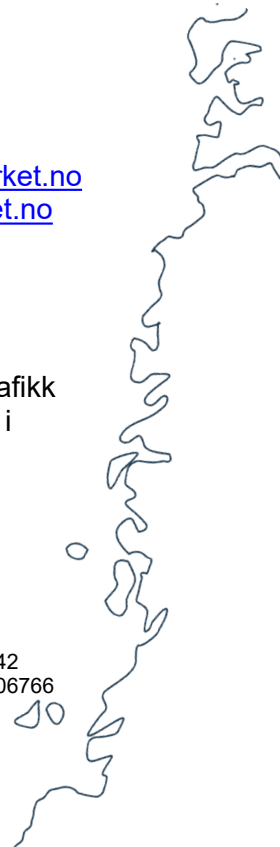
1. Bakgrunn

Med en langstrakt og attraktiv kystlinje er Norge en populær destinasjon for cruisetrafikk hele året. Men seilas i norske kystfarvann kan være krevende og værhardt, spesielt i vintersesongen.

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



Cruisesesongen var tidligere begrenset til sommermånedene. De siste årene har sesongen derimot blitt lengre, og dette innebærer at cruiseskip bruker kysten vår i langt dårligere vær enn tidligere.

Hendelsen med Viking Sky på Hustadvika den 23. mars 2019 har ført til økt fokus på cruise i vinter og skuldersesongene (høst og vår). Hendelsen resulterte i at det ble nedsatt et utvalg som skulle belyse de sikkerhetsmessige og beredskapsmessige utfordringer knyttet til cruisetrafikk i norske farvann og tilgrensende havområder. I 2022 ble NOU 2022:1 «*Cruisetrafikk i norske farvann og tilgrensende havområder*» publisert, heretter kalt cruiserapporten. En av anbefalingene var at Kystverket skulle vurdere nærmere ferdselsbegrensninger for cruise fartøy, da spesielt knyttet til vind og bølgebegrensninger.

I dag er det ingen generell regulering av ferdsel med cruise fartøy langs norskekysten. I cruiserapporten pekes det på at det er behov for å stramme inn og tydeliggjøre regelverket om hvor og når cruiseskip av ulik størrelse kan operere. Dette er også en anbefaling som DNV ga i sin rapport «*Analyse av tilleggsrisiko forbundet med cruisetrafikk langs norskekysten utenfor sommersesongen*»¹, heretter omtalt som DNV-rapporten.

Tidligere hendelser viser at kraftige bevegelser i høy sjø har bidratt til teknisk svikt på fartøy. Sterk vind og høye bølger kan videre vanskeliggjøre rednings- og bergingsarbeid og samtidig bidra til at fartøy drifter raskere mot land ved tap av fremdrift. Innføring av ferdselsbegrensninger for cruise fartøy for seiling i områder med krevende bølgeforhold når det er sterk vind vil derfor bidra til å redusere sannsynligheten for ulykker.

På bakgrunn av dette forslår Kystverket at det innføres forbud mot bruk av farvann for passasjerfartøy med større lengde enn 150 meter, under visse værforhold, på noen av havstrekningene langs norskekysten med spesielt krevende bølgeforhold.

2. Nærmere om forslaget

2.1 Hvorfor innføre ferdselsbegrensninger for større passasjerfartøy?

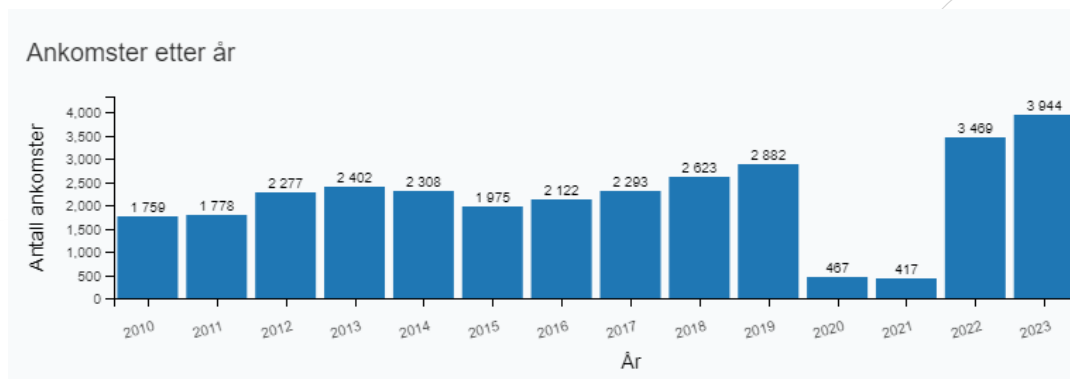
Det er flere argumenter som ligger til grunn for å sette begrensninger for cruisetrafikken. Dette er et tema som er berørt både i DNV-rapporten og i cruiserapporten.

For det første er den generelle trenden at cruisetrafikken er økende, se figur 1. I tillegg spås det en videre økning i årene fremover². Spesielt merkbart er det at trafikken i «skuldersesongen» øker. I perioden 2015-2023 (sett bort fra pandemiårene 2020 og 2021) er det registrert en økning i cruisetrafikk i alle måneder, også vintermånedene. En annen observasjon er at i tillegg til at antall cruiseskip øker, øker også antallet store cruiseskip³. Økt cruisetrafikk i høst/vintermånedene resulterer i større eksponering mot dårlig vær og dette øker igjen risikoen for hendelser.

¹ Analyse av tilleggsrisiko forbundet med cruisetrafikk langs norskekysten utenfor sommersesongen, Rapport av DNV for Kystverket, 27. mai 2020

² Trender og utvikling i cruisetrafikken i norske farvann mot 2040

³ Cruisetrafikk til norske havner - Oversikt, historie og prognoser fram til 2060, TØI



Figur 1 Tall over cruiseankomster i Norge fra 2010-2023. Hentet fra Kystdatahuset.

Videre har Norge krevende og værharde farvann. Rapporter fra FNs klimapanel beskriver en økt forekomst av ekstremvær, for eksempel vind og nedbør⁴. Dårlig vær er en medvirkende faktor ved hendelser med fartøy. Dårlig vær kan påvirke både effektiviteten til en mulig redningsaksjon og tilgjengelig responstid ved at fartøy drifter med større hastighet i sterk vind. Store bevegelser/slingring medfører i tillegg økt risiko da det både øker sannsynligheten for at en hendelse inntreffer og at utbedring av skade/innkobling vanskeligjøres.

Mange av cruise fartøyene som opererer langs kysten er bemannet med et mannskap som har begrenset erfaring fra seilas under de værforhold som er dominerende langs kysten av Norge utenfor sommersesongen. Det bidrar til å øke sannsynligheten for at risikovurderinger gjort av rederi og skipsfører ikke i stor nok grad inkluderer de tilleggsrisikoer som er forbundet med seilas i vintersesongen. Preventive risikoreduserende tiltak er derfor ikke alltid identifisert eller iverksatt av mannskapet.

Cruiserapporten peker også på at det ikke er mulig å dimensjonere beredskapen til en ulykke med et cruiseskip med mange passasjerer, og det må derfor settes inn forebyggende tiltak for å forhindre at ulykkene i det hele tatt skjer. Norge har ikke hatt hendelser med tap av menneskeliv som involverer passasjerfartøy i nyere tid. Det har imidlertid vært flere hendelser hvor risikonivået har vært adskillig høyere enn det som er allment akseptert («close calls»). Hendelsen med Viking Sky på Hustadvika var en slik hendelse. Men dette er ikke den eneste hendelsen med drivende cruiseskip langs norskekysten de siste årene. I DNV-rapporten er det pekt på flere hendelser og nesten ulykker de siste årene⁵.

Som nevnt er det per i dag ingen generelle regler som begrenser ferdsel med cruise fartøy i norske farvann. Cruise fartøy vil måtte forholde seg til de generelle reglene som gjelder for alle fartøy, herunder reglene om losplikt og seilingsregler i sjøtrafikkforskriften. Kystverket har hjemmel i havne- og farvannsloven § 20 til å gripe inn i konkrete situasjoner hvor fartøy er i fare eller truer sikkerheten i farvannet, f.eks. på grunn av dårlig vær. Å gripe inn i en situasjon med hjemmel i § 20 vil derimot kreve at situasjonen er aktualisert og kan ikke brukes som en direkte forebyggende regel. Selv om fartøy kan nektes å bruke et bestemt farvann i dårlig vær med hjemmel i § 20, så vil det være lite forutsigbart for fartøyene å forholde seg til.

For cruise fartøy over 5000 bruttotonn på internasjonal seilas vil sjøtrafikkforskriften kapittel 4 om rutetiltak i Norges økonomiske sone gjelde. Dette innebærer at større passasjerfartøy

⁴ NOU 2022:1 side 65

⁵ DNV rapporten side 22 flg.

på transittseilas eller på vei til eller fra norske havner, skal holde god avstand fra norske kysten. Rutetiltakene ble innført nettopp for å sikre bedre responstid ved hendelser.

2.2 Hjemmel for reguleringen

Havne- og farvannslovens formål er blant annet å «*legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann*», jf. lovens § 1. At loven skal legge til rette for sikker bruk av farvann innebærer dermed at hensynet til forebyggende sjøsikkerhet er trukket frem som et av hovedformålene med loven.

Etter havne- og farvannsloven § 7 kan det fattes enkeltvedtak eller fastsettes forskrift om regulering av ferdselen. Dette innebærer at det kan fastsettes seilingsregler for konkrete farleder eller farvann. Det kan herunder gis både forbud mot bruk og påbud om bruk av bestemte farleder eller farvann. Som eksempler på reguleringer nevnes det i forarbeidene⁶ krav om at visse farvann ikke kan brukes når sikten er for dårlig eller forbud mot at visse fartøyer ikke får nytte områder som er spesielt farlige eller miljøfølsomme.

Lovens virkeområde er i riket, medregnet sjøterritoriet og indre farvann, jf. havne- og farvannsloven § 2 første ledd. I territorialfarvannet vil kyststaten dermed ha myndighet til å regulere ferdselen for alle fartøyer. Denne rettigheten begrenses av fartøys rett til uskyldig gjennomfart, jf. havrettskonvensjonene artikkel 17. Det følger imidlertid av havrettskonvensjonen artikkel 21 (1) at kyststaten i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjon og andre folkerettsregler kan vedta lover og forskrifter knyttet til uskyldig gjennomfart gjennom sjøterritoriet. Kyststaten kan blant annet gjennomføre forskrifter med hensyn til sikkerhet til sjøs og regulering av skipstrafikken, (jf. artikkel 21 81) a. En regulering av ferdsel med cruisefartøyer med hensyn til sikkerhet til sjøs i norske territorialfarvann kan dermed innføres med hjemmel i havne- og farvannsloven § 7.

I dag er reguleringer av fartøys ferdsel tatt inn i sjøtrafikkforskriften. Det foreslås derfor at sjøtrafikkforskriften utvides med et eget kapittel som kun gjelder for passasjerfartøyer. I delegering av 26. mars 2021 nr. 1180 ble Kystverket delegert forskriftsmyndighet etter havne- og farvannsloven § 7, med unntak av forskrifter om endring av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og myndighet til å frafalle kravet om tillatelse ved bruk av tjenesteområdet. I denne høringen foreslås det ikke endringer i tjenesteområdene eller krav om tillatelse, så endringene som foreslås ligger etter delegeringen innenfor Kystverkets myndighet. Denne endringsforskriften fastsettes derfor av Kystverket.

3. Nærmere om forslaget

3.1 Hvilke passasjerfartøyer skal omfattes?

Det har vært vurdert forskjellige faktorer for når operasjonelle begrensninger, som her å nekte seilas, skal inntre for passasjerfartøyer. Både statiske forhold, slik som størrelse og utstyr er aktuelle, men også dynamiske forhold som vær eller personer om bord er vurdert for å finne det beste innslagspunktet. Formålet er å håndtere risikoen, samtidig som man unngår at tiltakene rammer utilsiktet.

Antall personer om bord sier mye om risikoen ved en cruiseseilas, men er vanskeligere å forholde seg til enn en statisk faktor som lengde. Personer om bord kan endre seg ofte og

⁶ Prop. 86 L (2018-2019) side 154 og Ot.prp.nr.75 (2007-2008) side 157/158

vil skape en større uforutsigbarhet i regelverket. Det er derfor vurdert at det er mest hensiktsmessig å forholde seg til lengden på fartøyet. Lengde er mye brukt innenfor maritime næring og er i bruk i flere regelverk i dag. Lengde er også enkelt tilgjengelig i fartøyets dokumentasjon og fartøyene må rapportere om dette i SafeSeaNet ved ankomst til Norge. Lengde er også statisk for det enkelte fartøy, noe som skaper en forutsigbarhet.

Det er derfor Kystverkets vurdering, som er i samsvar med cruiseutvalgets vurdering, at lengde bør legges til grunn for utforming av ferdselsbegrensninger for passasjerfartøy. Siden det er en generell korrelasjon mellom både antall passasjerer, tonnasje og lengde, vil det å forholde seg til lengde også få effekt på hvor mange personer som er ombord på fartøyene. Det finnes unntak fra denne sammenhengen, men for majoriteten av passasjerskipsflåten er korrelasjonen gjeldende.

Cruiseutvalget har foreslått at ferdselsbegrensninger skal gjelde for passasjerfartøy på over 150 meter. Dette stemmer med Kystverkets egne vurderinger. Et fartøy på 150 meter vil ha en kapasitet på 500-700 personer om bord. Fartøy over denne størrelsen vil dermed være de fartøyene som representerer den største belastningen på beredskapsapparatet ved en eventuell hendelse.

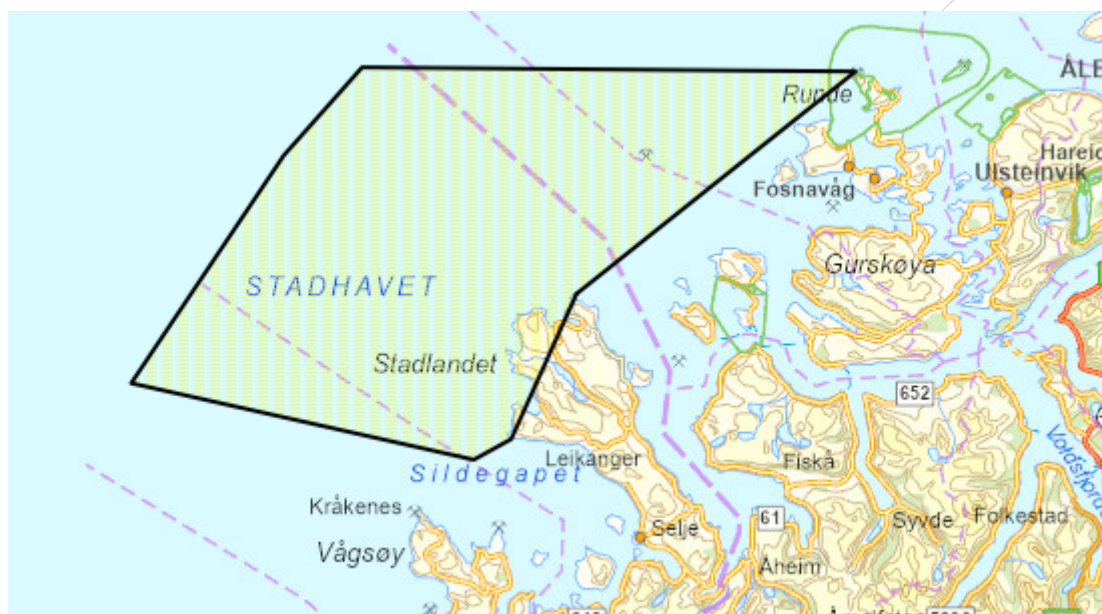
Videre vil et innslagspunkt på 150 meter korrespondere med grensen for når man kan bruke farledsbevis. En grense på 150 meter vil også sikre at store deler av den regulære kystnære trafikken ikke blir berørt av tiltakene. Dette er trafikk som antas å ha en større erfaring fra seilas i de aktuelle områdene når det gjelder kjennskap og kunnskap om de spesielle forholdene som rå på kysten.

3.2 I hvilke geografiske områder foreslås det ferdselsforbud?

Kystverket har foretatt en gjennomgang av norskekysten og har foreløpig identifisert 6 ulike områder som representerer særlige utfordringer for seilas med større passasjerfartøy ved særlig krevende vindforhold. Utfordringene knytter seg til værphenomen skapt av lokale forhold, herunder farlige bølgeforhold i urent farvann. Disse områdene har også i lengre tid vært omtalt som farlige i Den norske los⁷.

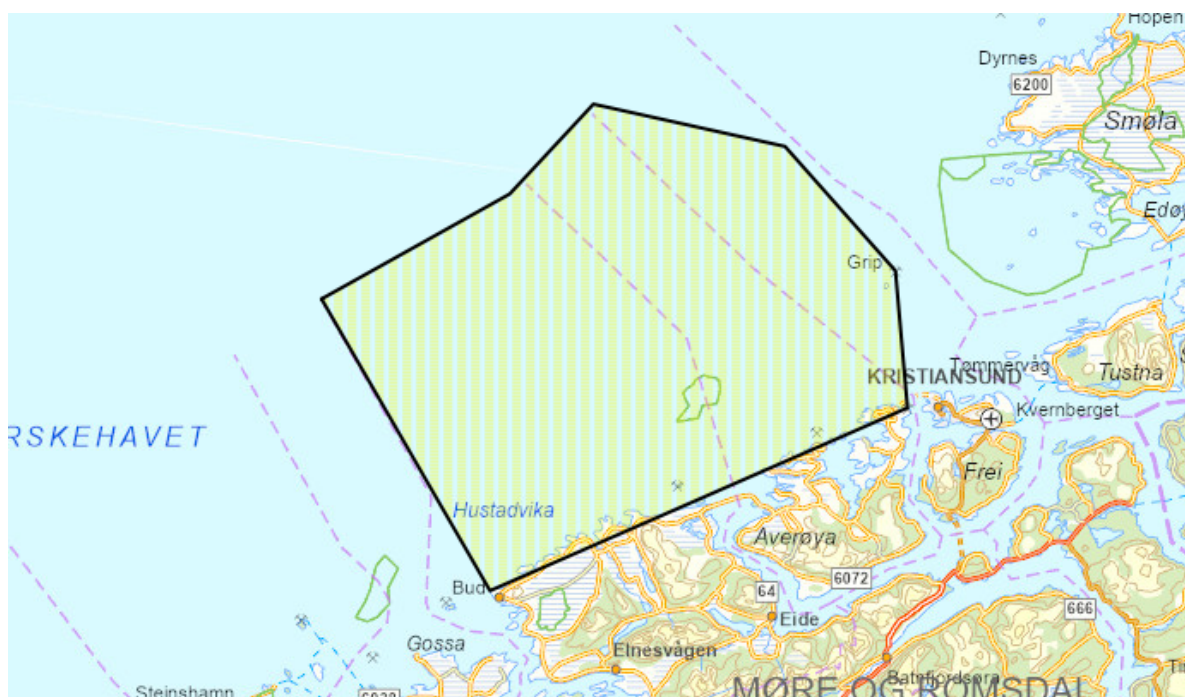
Områdene som foreslås regulert er kyst- og havområdene ved Stadt, Hustadvika, Rørvik (Folda), Fugløykalven (Tromsø), Sørøya og Honningsvåg. Områdene strekker seg fra grunnlinjen og ut til 12 nautiske mil for å sikre at fartøy holder tilstrekkelig avstand fra land. Under følger en kort beskrivelse av de enkelte områdene og hvorfor disse er identifisert som områder hvor det er behov for ekstra begrensninger under spesielle værforhold.

⁷ Den norske los bind 1 – Alminnelige opplysninger, 8. utgave 2018



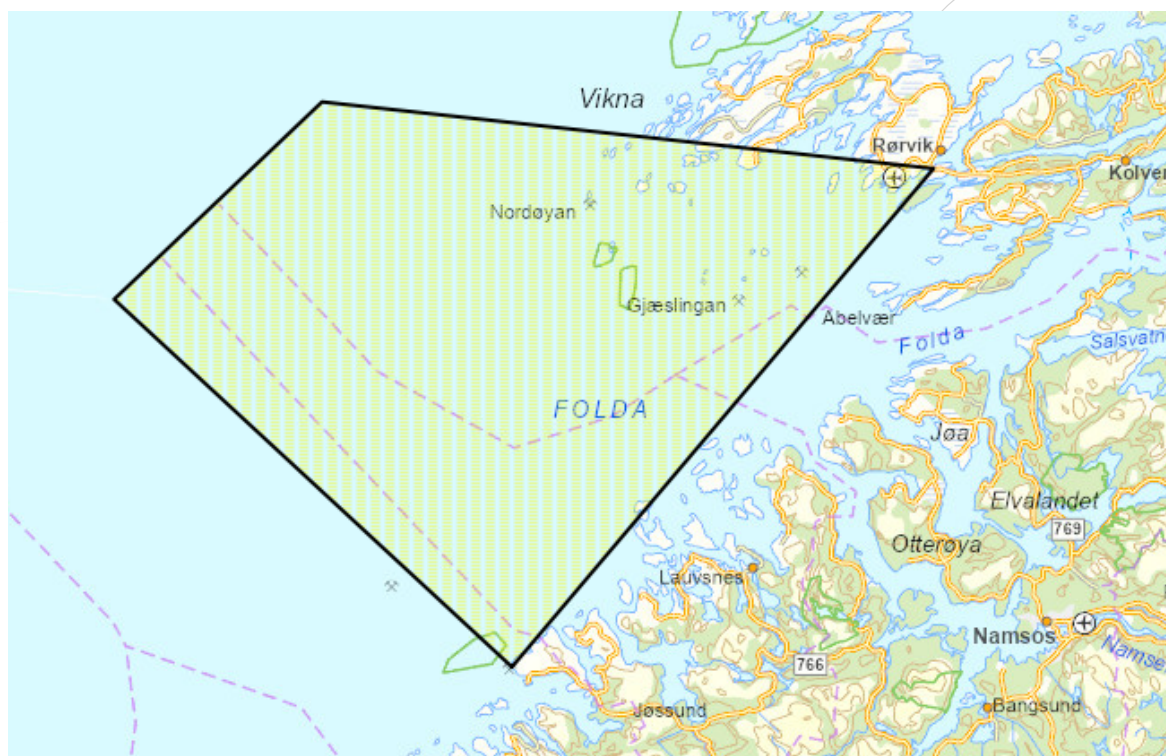
Figur 2 Skravert felt viser området "Stadt"

Stadt: Stadhavet har i lange tider vært kjent som et meget værhardt område med krevende vindforhold. Det er spesielt vind fra SW til N som gir grov sjø. Strømmen i farvannet er anslått til mellom 2 og 4 knop, og når havbølgene møter denne, blir det utviklet kraftige styrtbrenninger.



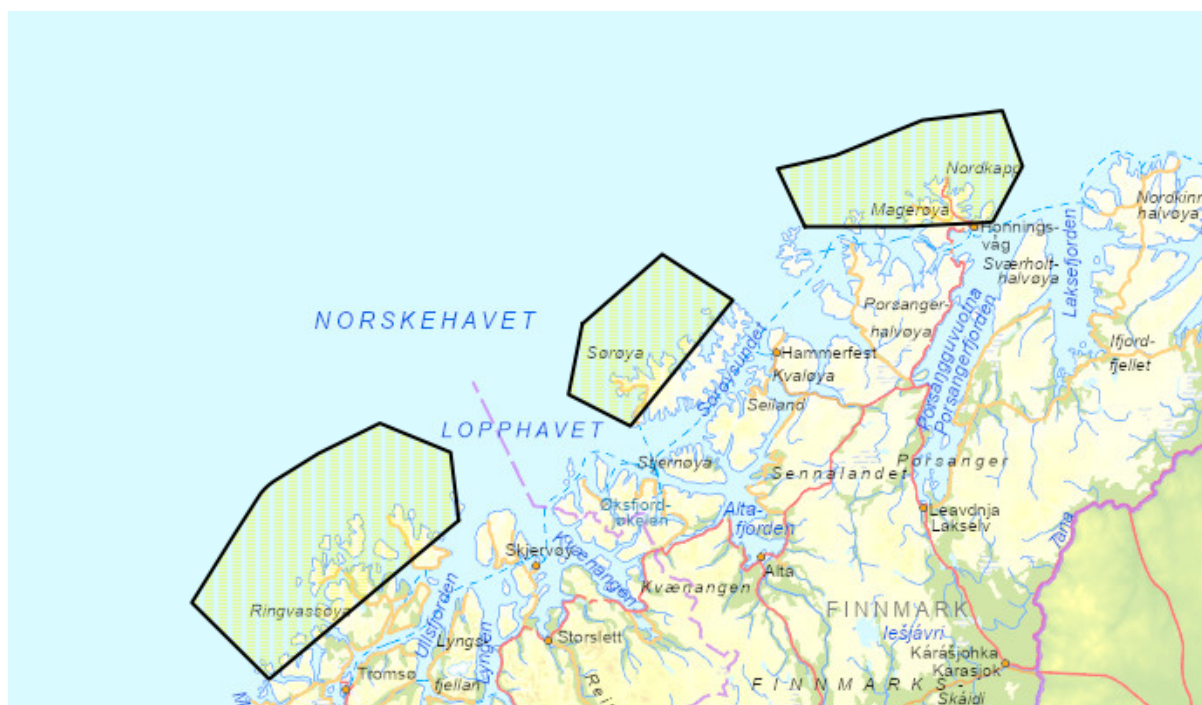
Figur 3 Skravert felt viser området "Hustadvika"

Hustadvika: Hustadvika er et av de mest farefulle og omtalte farvann langs norskekysten. Det var her Viking Sky fikk problemer i 2019. Kystlinjen er helt ubeskyttet mot havet, og farvannet er urent med mange grunner. Dybden varierer stort sett mellom 40 og 100 m. Det er rapportert om styrtbrenninger i hele området.



Figur 4 Skravert felt viser området "Folda"

Folda: Farvannet utenfor Folda er kjent som et krevende område der det har vært flere skipsforlis. Særlig i vinterhalvåret er området spesielt værhardt, og havet står rett inn mot kysten. Farvannet er meget dypt rett utenfor kystlinjen (ca 300–500 m) og refleksjoner mot den bratte sokkelen kan føre til urolig sjø.



Figur 5 Skravert felt viser områdene "Fugløykalven", "Sørøya" og "Honningsvåg"

Fugløykalven /Sørøya/Honningsvåg: Kvaløy, LoppHAVet og Ingøy er farvann med store variasjoner i dybdeforholdene som bidrar til grov sjø og utfordrende bølger.

En nærmere beskrivelse av disse områdene er å finne i Kystverkets kartløsning: <https://kystinfo.no/vintercruise>. Her er områdene beskrevet i kartet, samt at man finner en lenke til de aktuelle værstasjonene som legges til grunn (se punkt 3.3). Det er også lagt til andre relevante kartlag i kartløsningen. Når forskriften fastsettes, vil dette kartlaget bli en del av forskriften.

3.3 Ved hvilke værforhold skal det fastsettes begrensninger for ferdselen?

Det er flere eksterne faktorer som kan påvirke risikoen ved en seilas. Disse er beskrevet i DNV rapporten⁸ og er vindhastighet, havstrøm, bølgehøyde, sikt, temperatur, isforhold og dybdedata.

Det er bølgehøyden/perioden som er den eksterne faktoren som har størst betydning for risikoen. Bølgehøyde er et resultat av blant annet vindhastighet, varighet og batymetriske forhold. Nøyaktig prediksjon av bølgehøyder er svært krevende, spesielt når en skal ivareta lokale effekter. Det er videre lite tilgjengelig sanntidsinformasjon om bølgehøyde.

Det er vinden som genererer bølger. Jo sterkere vind, jo høyere bølger. Bølgehøyde påvirkes spesielt av at vinden får virke på havet over tid og over en lang strekning. Det skilles på to ulike bølgehøyder; signifikant bølgehøyde og høyden på en enkelt bølge. Signifikant bølgehøyde er gjennomsnittet av høyden på de 33 prosent høyeste bølgene i en periode på 20 minutter.

Det vil si at høyden på enkeltbølger kan være det dobbelte av den signifikante bølgehøyden. Metocean-statistikk viser at hyppigheten av høye vindhastigheter, høye bølger og lave lufttemperaturer er større om vinteren enn om sommeren. Dette er risikodrivere, da det både øker sannsynligheten og konsekvensen for denne typen værrelaterte hendelser.

Vindhastighet er en godt etablert faktor som navigatører relaterer seg til. Vindprediksjoner for områder langs kysten er relativt pålitelig da det finnes store mengder data tilgjengelig. Prediksjonene er enkelt tilgjengelig for sluttbrukerne på internett.

I cruiserapporten anbefales det også at en ferdselsbegrensning tar utgangspunkt i vindhastighet for å skape en mer forutsigbar situasjon for cruisenæringen⁹. Selv om det hadde vært ønskelig å kunne forholde seg til bølger som dimensjonerende faktor, er Kystverket enig i at det er fornuftig å legge vindhastighet til grunn. Dette skyldes at data om bølgehøyde er vanskelig tilgjengelig. Det er viktig at informasjon om forskriftsbegrensninger er lett tilgjengelig, slik at reglene er enkle å forholde seg til for både myndighetene og for fartøyene.

Kystverket foreslår derfor at forbudet mot å bruke farvannet i områdene som beskrevet i punkt 3.2 skal gjelde når det er meldt liten storm. Tidligere hendelser viser at kraftige bevegelser i høy sjø har bidratt til teknisk svikt på fartøy. Sterk vind og høye bølger kan videre vanskeliggjøre rednings- og bergingsarbeid og samtidig bidra til at fartøy drifter raskere mot land ved tap av fremdrift.

⁸ DNV-rapport side 45

⁹ NOU 2022:1 side 79

I henhold til Beauforts vindskala er skillet mellom sterk kuling og liten storm ved 20,7 meter per sekund. Siden det er vanskelig å forholde seg til vindhastigheter med desimaler, vil Kystverket foreslå at forbudet gjelder når det er meldt vindkast på 20 m/s eller mer. Det er vind meldt i kastene som vil være bestemmende for om forbudet gjelder, ikke middelvind. Dette da vindkast av slik styrke kan påvirke skip og vanskeliggjøre redningsarbeid.

Forbudet vil tre i kraft når det meldes vindkast på 20 m/s på definerte målestasjoner i de geografiske områdene. Det er flere værstasjoner i de utpekte områdene, men for at regelverket skal være mulig å etterleve og håndheve er det pekt på en representativ værstasjon for hvert område. Værmeldingene som skal brukes er de som meldes på www.yr.no. Værmeldingene er fra Meteorologisk institutt og offentliggjøres gratis på nett for alle.

Det er værmeldingene fra følgende metrologiske stasjoner som legges til grunn for de enkelte områdene:

Område	Meteorologisk stasjon
Stadt	Kråkenes fyr
Hustadvika	Ona II, Værstasjon
Folda	Kya Fyr
Fugløykalven	Torsvåg Fyr
Sørøya	Hasvik lufthavn værstasjon
Honningsvåg	Fruholmen værstasjon

Kystverket har i dag muligheter til å gripe inn i seilaser dersom fartøyet truer sikkerheten i farvannet, jf. havne- og farvannsloven § 20. Det presiseres at dette kan være aktuelt ovenfor enkeltseilaser også ved lavere vindhastigheter dersom forholdene er slik at en seilas truer sikkerheten i farvannet.

3.4 Hvordan skal reglene etterleves?

Passasjerfartøy over 150 meter som planlegger en seilas i områdene som beskrevet i punkt 3.2 må sjekke www.yr.no for å se værmeldingen for området og beregne seilingstid. Dersom det i perioden fartøyet har planlagt å seile innenfor områdene er meldt vind med hastighet over 20 m/s i kastene, vil ikke fartøyet ha lov til å bruke farvannet. Alle fartøy dette gjelder vil være lospliktige (passasjerfartøy over 150 meter) og vurderingen av seilingsbegrensninger vil være en del av seilasplanleggingen.

Forbudet vil ikke gjelde dersom det under seilasen fremkommer at reell vind i deler av området overstiger grensen, men at dette ikke var meldt på www.yr.no på forhånd. Det vil også innebære at dersom fartøyet har påbegynt gjennomseilingen og værmeldingen skulle endre seg, så vil dette ikke føre til at fartøyet er i brudd med forbudet. Det er værmeldingene som er tilgjengelige på www.yr.no før oppstart av seilasen som vil være styrende for om ferdselsforbudet gjelder.

Det vil være Kystverkets sjøtrafikksentral i Vardø som skal overvåke og håndheve regelverket.

Fartøy som seiler utenfor områdene vil måtte vurdere om de bør følge rutetiltakene i de tilfeller hvor ruten legges i nærheten av eksisterende trafikkseparasjonssystem, jf. Sjøveisreglene Regel 10.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

4.1 Konsekvenser for næringen

En innføring av ferdselsbegrensninger for passasjerfartøy ved meldte vindkast over 20 m/s, vil kunne føre til at fartøy i noen tilfeller ikke kan seile den ruten de har planlagt. Rent praktisk kan konsekvensen være at et fartøy må velge å utsette en avgang, eller velge å seile utenom et område med begrensninger og således få en lengre utseilt distanse.

I området «*Folda*» vil cruisetrafikk til Namsos og Rørvik bli berørt. Dette er det eneste området hvor begrensningene kan føre til at fartøy ikke får gjennomføre et anløp som planlagt.

Når det gjelder Namsos, har havnen ikke hatt anløp av cruisefartøy over 150 meter siden 2019 (ett anløp 2019), og det antas derfor at begrensningen ikke vil få noen praktisk konsekvens. Når det gjelder anløp til Rørvik var det i perioden 2020-2024 (tom juli 2024) seks anløp med cruisefartøy over 150 meter. Fem av anløpene var i juli, og ett i oktober.

I samme periode har det vært 30 gjennomseilinger i Nærøysundet av fartøy som potensielt kan bli berørt av begrensningene. Seilas gjennom Nærøysundet med større fartøy er utfordrende, spesielt ved sterk vind. Lostjenesten krever særlig planlegging av seilaser gjennom sundet med fartøy med lengde over 170 meter. I tillegg har lostjenesten i dag en anbefaling om at passasjerfartøy over 170 meter ikke skal bruke sundet ved vind over 25 knop, som tilsvarer nær 13 m/s. Denne anbefalingen kommer i tillegg til en eventuell ferdselsbegrensning som foreslått her. Lostjenesten vil derfor kunne anbefale at Nærøysundet ikke brukes av større fartøy, selv når det meldes vindkast under 20 m/s.

Når det gjelder de samfunnsøkonomiske virkningene knyttet til en slik ferdselsbegrensning ga Cruiseutvalget et oppdrag til Menon om å vurdere dette. I Menon-rapporten¹⁰ ble det lagt frem tall for 2019 som viser antall observerte dager med vind over ulike vindgrenser. Som det viser av tabellen under så er det relativt få dager det er middelvind over 20,7 m/s. Stad er det området med flest dager med middelvind over 20,7 m/s, nemlig 32 dager.

Værdata i rapporten er hentet fra Meteorologisk institutt. Vindhastigheten er basert på alle observasjonene av middelvind fra 2019. Middelvind er gjennomsnittet av den observerte vinden for de siste 10 minuttene. Etter å ha samlet alle disse observasjonene har man tatt den høyeste målte middelvinden for en gitt dag. Dersom den er høyere enn de gitte grensene har den dagen blitt talt som én observasjon over vindgrensen. Siden forslaget i denne høringen tar utgangspunkt i vindkast og ikke middelvind, så vil det være flere dager med vind over grensen enn det som Menon-rapporten legger til grunn.

¹⁰ Rapport «Samfunnsøkonomiske analyser av tiltak foreslått av cruiseutvalget», Menon-publikasjon nr. 143/2021

Område	15 m/s	17,1 m/s	20,7 m/s
Hustadvika	89	47	16
Stad	120	69	32
Folda	79	37	16
Honningsvåg	80	41	9
Fugløykalven	106	49	12
Sørøya	83	38	8

Tabell 1 Antall observerte dager med middelvind over ulike grenser i 2019 Kilde: Menon rapport

Forholdet mellom middelvind og vindkast kalles gustfaktor, der vindkast gjerne har en hastighet på 1,5 ganger middelvindhastigheten. Tabell 2 under viser data for dager med vindkast over 20 m/s og underbygger i stor grad sammenhengen mellom vindkast og middelvind i tabell 1.

Område	20,0 m/s
Hustadvika	87
Stad	136
Folda	64
Honningsvåg	86
Fugløykalven	59
Sørøya	33

Tabell 2 Antall observerte dager med vindkast over 20 m/s i 2023. Kilde: Meteorologisk institutt.

I Menon- rapporten ble det også hentet ut data fra 2019 som viser hvor mange seilaser med cruise fartøy over 150 meter som ville blitt berørt av vindbegrensningene basert på middelvind på over 20,7 m/s. Det ble identifisert to seilaser. Ved å legge til grunn vind i kastene vil det være flere seilaser som blir berørt. Legger en til grunn gustfaktor som omtalt over, ville det vært 28 seilaser som ville blitt berørt av en begrensning basert på vindkast over 20 m/s (ca. det samme som ved middelvind på 15 m/s).

Når det gjelder den samfunnsøkonomiske virkningen av en slik ferdselsbegrensning ble det i Menon-rapporten pekt på at det er utfordrende å vurdere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av en slik ferdselsbegrensning. I rapporten står det videre:

«Basert på historisk cruisetrafikk og seilingsmønster fremstår tiltaket om innføring av operasjonelle begrensninger som et tiltak med både lav nytte, men også lave kostnader ettersom man har observert svært få tilfeller som seiler gjennom områdene under de spesifikke værforholdene. Dette kommer både av at det er svært sjeldent at værforholdene inntreffer og at vi observerer at aktørene allerede tilpasser seg de rådende seilingsforholdene, og stort sett velger å seile rundt de risikoutsatte områdene. Det å innføre tiltaket vil derfor være en måte å sikre at man over tid fremdeles unngår seiling i disse områdene under ekstreme værforhold.

I de tilfellene der restriksjonene faktisk vil ha betydning, og dermed endre skipenes seilingsmønster, viser analysen at kostnadene fremstår som høyere enn verdien av den forventede risikoreduksjonen. Dette kommer av at sannsynligheten for at et skip faktisk driver på grunn er lav, og det er kostnader knyttet til økt seilingstid av å seile rundt områdene med tilhørende økt drivstofforbruk. Disse resultatene er basert på beregnede forventet antall drivende grunnstøt per skipsseilas og forventede konsekvenser for en ulykke som vil inntreffe under disse værforholdene, som videre er beregnet med standard

beregningsmetodikk for samfunnsøkonomiske analyser. Det er imidlertid viktig å fremheve at det er stor usikkerhet knyttet til de estimerte endringene i tids- og distanseavhengige kostnader. Vi observerer allerede i dag at flere av skipene velger å seile rundt de aktuelle områdene under dårlig vær. Det kan enten tyde på at kostnaden av å gå rundt er lavere enn det som er estimert, eller at kostnaden av å gå gjennom områdene er undervurdert. Det er også viktig å merke seg begrensningene og usikkerhetene i risikometodikken for slike spesialtilfeller, og den faktiske sannsynligheten for at cruiseskip kan drive på grunn under disse vindforholdene, kan være noe underestimert.

Samtidig observerer vi i historiske AIS-data sammenkoblet med værdata at de fleste av aktørene allerede seiler rundt områdene, noe som kan tyde på at enten kostnadene er lavere enn det som er beregnet, eller at rederiene/skipper anser risikoen får å gå gjennom områdene som såpass stor at det er mer hensiktsmessig å seile rundt. I tillegg har vi vist at konsekvensene og tilhørende ulykkeskostnader dersom det faktisk skulle inntreffe en hendelse under slike værforhold er betydelig, og vil ligge på mellom 14 og 85 milliarder. Vi har altså et tilfelle der den estimerte sannsynligheten for at en ulykke vil oppstå er svært lav, men dersom den oppstår er konsekvensene svært alvorlige. Dersom i tillegg kostnadene av å gå rundt områdene, maksimalt beregnet til 600 000 kroner per seilas, er mer begrenset kan det derfor likevel være gode argumenter for å gjennomføre tiltaket om operasjonelle begrensninger basert på føre var-prinsippet.¹¹»

Konklusjonen i rapporten er at sannsynligheten for en hendelse i utgangspunktet er beregnet til å være svært lav, men den samfunnsøkonomiske kostnaden av at en ulykke inntreffer vil kunne bli veldig stor, mellom 14 og 85 milliarder kroner avhengig av skipsstørrelse. I tråd med Finansdepartementets rundskriv R-109/21 og NOU 2012:16, og føre-var-prinsippet pekes det på at derfor kan være gode grunner for å likevel innføre enkelte tiltak ettersom kostnadene i utgangspunktet er estimert til å være lav.

Selv om Kystverkets forslag baserer seg på at man legger vind i kastene til grunn, og ikke middelvind, vil de samme betraktningene være gjeldende for begrensninger basert på vindkast. Dersom en tar utgangspunkt i antall gjennomførte seilaser ved middelvind på 15 m/s, var det 28 for 2019. Dette er etter Kystverkets vurdering et begrenset antall seilaser, og helhetsvurderingen er at tiltaket har en lav kostnad.

4.2 Konsekvenser for Kystverket

For Kystverket vil konsekvensen være liten og begrenses til arbeidet med å følge opp fartøyene. På bakgrunn av at alle disse fartøyene har los om bord og at det er få cruisefartøy som planlegger seilaser ved slike værforhold, så anslår vi den ekstra arbeidsmengden til å være lav. Det er ikke behov for ekstra utstyr osv for å kunne utføre arbeidet.

4.3 Praktiske konsekvenser ved seilas i de enkelte områdene

Stadt

For området «Stadt» vil ferdselsforbudet føre til at passasjerfartøy over 150 meter må gå ut til 12 NM på strekningen fra Måløy til Ålesund ved meldt vindkast over 20 m/s. Et cruisefartøy som skal fra Måløy og nordover, må ved Sildegapet dermed gå ut til 12 NM og

¹¹ Menon-publikasjon nr. 143/2021 side 36

deretter holde seg ute ved 12 NM til det kommer til Runde. For passasjerfartøy som kommer fra Bergen vil det være naturlig å legge seilasen ut til 12 NM allerede ved Kvannhovden.

Forskjellen i utseilt distanse ved seilas i ytre led istedenfor indre led vil være ca. 17 nautiske mil for et fartøy som kommer fra Måløy. For fartøy som kommer fra Bergen og allerede er ute på 12 NM, vil det ikke utgjøre noen forskjell.

Området Stadt er det området med flest gjennomsnittlige dager med værforhold som vil føre til begrensninger. Tabell 2 viser at det i 2023 var 136 dager hvor det var observert vind over 20 m/s i kastene.

Hustadvika

For området «*Hustadvika*» vil ferdselsforbudet føre til at passasjerfartøy over 150 meter må holde seg ute ved 12 NM på strekningen mellom Buadjupet og Grip når det er meldt vind over 20 m/s. Et passasjerfartøy på seilas fra Ålesund til Kristiansund vil for eksempel måtte legge ruten ut til 12 NM enten ved Breisundet eller ved Buadjupet. Det vil ikke være mulig å gå indre led ved Hustadvika.

Forskjellen i utseilt distanse ved seilas i ytre led istedenfor indre led vil være ca. 16 nautiske mil.

Tabell 2 viser at det i 2023 var 87 dager hvor det var observert vind over 20 m/s i kastene.

Folda

For området «*Folda*» vil ferdselsforbudet føre til at passasjerfartøy over 150 meter må gå ut til 12 NM på strekningen Buholmråsa til Nærøysundet når det er meldt vindkast over 20 m/s. I praksis vil dette si at disse fartøyene vil måtte holde seg utaskjærs til Åsvær før de kan seile i indre farvann igjen.

Ferdselsbegrensningen vil dermed kunne få konsekvenser for eventuelle cruiseanløp til Namsos og Rørvik. Namsos kan ikke anløpes ved vindkast over 20 m/s, og Rørvik vil bare kunne anløpes fra nord. Et fartøy som kommer fra Trondheim og skal nordover må derfor legge seilasen utenom Rørvik.

Tabell 2 viser at det i 2023 var 64 dager hvor det var observert vind over 20 m/s i kastene.

Forskjellen i utseilt distanse for fartøy som kommer sørfra og skal til Rørvik, vil være avhengig av om fartøyet kan seile inn gjennom Brønnøyleiden eller Buholmråsa. Omseilingen vil dermed være enten 220 eller 110 nautiske mil.

Fugløykalven / Sørøya / Honningsvåg

For områdene «*Fugløykalven / Sørøya / Honningsvåg*» vil ferdselsforbudet føre til at passasjerfartøy over 150 meter må holde seg ute ved 12 NM på strekningene Hekkingen og Fugløykalven, Hasvik og Akkarfjord, samt Fruholmen til Honningsvåg. Områdene vil ikke påvirke seilas i den indre leden på strekningene.

For området «*Fugløykalven*» vil innseiling via Kvalsundet og Hamrefjorden ikke være tillatt når ferdselsforbudet trer i kraft. Kvalsundet brukes ikke av fartøy av denne størrelsen, mens Hamrefjorden har hatt en gjennomseiling av passasjerfartøy over 150 meter siden 2020. For fartøy som skal til Tromsø og som ikke kan seile under Tromsø broa, vil ferdselsforbudet innebære at de må gå lengre fra land på seilasen mellom Hekkingen og

Fugløykalven. Tabell 2 viser at det i 2023 var 59 dager hvor det var observert vind over 20 m/s i kastene.

For området «Sørøya» er det ingen annen konsekvens enn at fartøy som ikke ønsker å gå indre led på seilas sør- eller nordover, må gå ut til 12 nautiske mil dersom de vil seile ytre led. Området påvirker ingen innseilinger eller havner. Dette er området med færrest antall dager med observert vind over 20 m/s i kastene. Tabell 2 viser at det i 2023 var 33 dager.

For området «Honningsvåg» vil innseiling via Måsøyfjorden og innseiling vest av Hjelmsøya ikke være tillatt når forbudet trer i kraft. Det er få innseilinger med større passasjerfartøy her, men det har vært et titalls i løpet av de siste fire årene. Tabell 2 viser at det i 2023 var 86 dager hvor det var observert vind over 20 m/s i kastene.

Med hilsen

Arve Dimmen
avdelingsdirektør

Jeanette Assev-Lindin
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:
Nærings- og fiskeridepartementet

Postboks 8090 Dep

0032 OSLO

Vedlegg:

1 Forskriftsforslag vintercruise

Likelydende brev sendt til:

SJØFARTSDIREKTORATET
NORGES REDERIFORBUND
CRUISE NORWAY AS
JUSTIS- OG
BEREDSKAPSDEPARTEMENTET
CARNIVAL GROUP NORWAY
ASSOCIATION OF ARCTIC EXPEDITION
CRUISE OPERATORS (AECO)
BERGEN HAVN AS
NORDFJORD HAVN IKS
KRISTIANSUND OG NORDMØRE HAVN IKS

TROMSØ HAVN KF
NORD-TRØNDELAG HAVN RØRVIK IKS
ÅLESUNDREGIONENS HAVNEVESEN
TUI CRUISES GMBH

NORSK LOSFORBUND
KYSTREDERIENE
SAMFUNNSBEDRIFTENE
NHO SJØFART
HOVEDREDNINGSSENTRALEN
MOLDE OG ROMSDAL HAVN IKS
TRONDHEIM HAVN IKS
HAMMERFEST HAVN KF
NORDKAPPREGIONEN HAVN IKS
CLIA

EUROPEAN CRUISE SERVICE AS
REDNINGSSKAPET
STAD KOMMUNE
ÅLESUND KOMMUNE
AVERØY KOMMUNE
HUSTADVIKA KOMMUNE
KINN KOMMUNE
STRANDA KOMMUNE
RAUMA KOMMUNE
MOLDE KOMMUNE
KRISTIANSUND KOMMUNE

NÆRØYSUND KOMMUNE
NAMSOS KOMMUNE
TROMSØ KOMMUNE
NORDKAPP KOMMUNE
ALTA HAVN KF
HASVIK KOMMUNE
HAMMERFEST KOMMUNE
MÅSØY KOMMUNE
KARLSØY KOMMUNE
FLATANGER KOMMUNE
SANDE KOMMUNE
HERØY KOMMUNE

Postboks 2222 Raglamyr
Postboks 1452 VIKÅ
Nordre Nøstekaia 1
Postboks 8005 Dep.

Sandviksbodene 5
Postboks 162

Postboks 6040
Postboks 104
Astrups gate 9

Terminalgata 44
Fjordgata 8
Postboks 1521
c/o EY Compliance Services
AS Postboks 1156 Sentrum

Grønhaugvegen 33
Postboks 2020 Nordnes
Postboks 1378 Vika
Postboks 5201 Majorstuen
Postboks 1016
Hamnegata 8
Postboks 1234 Torgard
Industrigata 5
Postboks 444

Skoltegrunnskaia 1
Postboks 3
Rådhusvegen 11
Postboks 1521
Postboks 152 Bruhagen
Tingplassen 1
Postboks 294
Øyna 13
Vollan 8A
Rådhusplassen 1
Postboks 178

Postboks 133 , Sentrum
Stavarvegen 2
Postboks 6900 Stakkevollan
Postboks 403
Postboks 2237
Postboks 43
Postboks 1224-K
Postboks 71
Rådhusveien 41
Lauvsneshaugen 25
Rønnebergplassen 17
Postboks 274

5509 HAUGESUND
0116 OSLO
5011 BERGEN
0030 OSLO

5035 BERGEN
9252 TROMSØ

5892 BERGEN
6701 MÅLØY
6509 KRISTIANSUND
N

9019 TROMSØ
7900 RØRVIK
6025 ÅLESUND
0107 OSLO

4280 SKUDENESHAVN
5817 BERGEN
0114 OSLO
0302 OSLO
8001 BODØ
6413 MOLDE
7462 TRONDHEIM
9601 HAMMERFEST
9751 HONNINGSVÅG

5035 BERGEN
3199 BORRE
6770 NORDFJORDEID
6025 ÅLESUND
6538 AVERØY
6440 ELNESVÅGEN
6701 MÅLØY
6200 STRANDA
6300 ÅNDALSNES
6413 MOLDE
6501 KRISTIANSUND
N

7901 RØRVIK
7856 JØÅ
9299 TROMSØ
9751 HONNINGSVÅG
9508 ALTA
9593 BREIVIKBOTN
9616 HAMMERFEST
9691 HAVØYSUND
9130 HANSNES
7770 FLATANGER
6084 LARSNES
6099 FOSNAVÅG