

**Memo til:**  
Kystverket v/ Tommy Haugsnes

**Memo Nr.:** 1T1SS5Z-2/ JORD

**Fra:** Magnus Jordahl

**Dato:** 2016-01-27

**Kopiert til:**

**Skrevet av:** Magnus Jordahl

## Re-evaluering av lengdebegrensninger for farledsbevis Klasse 1 i Raftsundet og Tjeldsundet.

DNV GL ble av Kystverket, per epost 04.01.2016, bedt om å forestå en fornyet vurdering av lengdebegrensninger for farledsbevis Klasse 1 for farledene Raftsundet og Tjeldsundet.

På bakgrunn av høringsinnspill med påfølgende behov for bedre beslutningsgrunnlag for Kystverket, var det ønskelig med en revurdering fra arbeidsgruppen sin side. Opprinnelige begrensninger for farledsbevis Klasse 1 var av arbeidsgruppa satt til 125 m for begge farleder /1/.

### Fremgangsmåte

DNV GL sendte en henvendelse med oppfordring om begrunnede tilbakemeldinger rundt lengdebegrensningene i omhandlede farleder hvor det ble gitt to alternativer:

1. Beholde lengdebegrensning på 125 m opprinnelig anbefalt i arbeidsgruppemøtet, eller
2. ta hensyn til høringsinnspill og øke begrensningene for klasse 1 i Raftsundet og Tjeldsundet til henholdsvis 140 m og 150 m.

Henvendelsen inneholdt høringsdokumentasjon vedlagt i Kystverkets forespørsel til DNV GL /2/ /3/ /4/. Følgende personer fra arbeidsgruppa mottok henvendelsen:

Navn	Rolle	Reprenterter
Jakob Holme	Kaptein	Arriva Shipping
Per Brag	Kaptein	Nørresundby Shipping/Norlines
Kåre Tindeland	Kaptein	Utkilen Rederi
Leif Slotvik	Los	Kystverket
Tor-Gunnar Hansen	Los	Kystverket

Videre stod følgende personer som hadde deltatt som observatører i kopi:

Navn	Rolle	Reprenterter
Peter N. Hoffmann	Fagekspert – Risiko	DNV GL
Jahn Viggo Rønningen	Observatør	Norges Rederiforbund
Sten Terje Falnes	Observatør	Kystverket – Senter for los og VTS
Tommy Haugsnes	Oppdragsgiver	Kystverket – Senter for los og VTS

DNV GL mottok fire tilbakemeldinger som følge av henvendelsen. En tilbakemelding foreslo å øke lengdebegrensningene til 140 m og 150 m for henholdsvis Raftsundet og Tjeldsundet, uten å ytterligere begrunne forslaget.

Videre kom det en tilbakemelding som først og fremst påpekte at lengdebegrensningene hadde blitt anbefalt på bakgrunn av grundig analyse og god diskusjon i arbeidsgruppa og burde bli stående, og i tillegg påpekte følgende punkter:

- Farledene har oppnådd nest høyeste risikoskår i alle risikomatriser (DNV GL anm: Tjeldsundet er i frekvenskategori F4 (av F6), men begge er i konsekvenskategori K5 (av K6)).

## Side 2 av 2

- Resultat av miljøfølsbarhetsanalysen sier at Raftsundet er en av de mest følsbare i landet og Tjeldsundet har en risiko orange, nest høyst. (DNV GL anm: Begrenser seg til sjøfugl, ref. figur 5-1 i rapporten. Tjeldsundet har dog en høy følsbarhet med tanke på strandhabitat også).
- Antall kursendringer i begge farledene er betydelig og flere enn 20 noe som er vektet med høy påvirkning på ulykkesfrekvensen.
- Størrelse på drivstofftank øker betydelig fra 125m til 150 m, som vil føre til at eventuelle utslipp vil bli høyere.
- Utslipp kan bli mer alvorlige som følge av at større skip er mer sannsynlig å ha tungolje om bord.
- «Skogafoss» på 135 m ble nektet å seile Raftsundet som følge av flere nesten-uhell.
- Klasse 2 må heves til 125 m som en følge av økt lengdebegrensning for klasse 1, og at så store skip seiler disse risikofarledene er uakseptabelt (DNV GL anm: Kommentert fra Sten Terje Falnes til alle mottagere av henvendelsen at lengdebegrensninger for klasse 1 var egen sak. Kommer også frem i dokumentasjon fra Kystverket som var vedlagt søknaden).
- Kystverket kan etter søknad vurdere unntak fra lengdebegrensningene fra kapteiner som seiler hyppig i disse farledene.

De to ytterligere tilbakemeldingene ytret seg støttende til argumentene for å beholde opprinnelig anbefalt lengdebegrensning.

### Konklusjon

På bakgrunn av arbeidsgruppas tilbakemeldinger tolker DNV GL det dithen at opprinnelig anbefaling om 125 m som lengdebegrensning for klasse 1 farledsbevis i Raftsundet og Tjeldsundet bør bli stående. Imidlertid oppfordres det til i spesielle tilfeller å innvilge dispensasjon for kvalifiserte navigatører, eksempelvis som hos Hurtigruten, slik at de kan seile farleden på farledsbevis med fartøy ut over begrensningen på 125 m.

### Referanser

/1/	Risikoanalyse av farleder - Lengdebegrensninger ved bruk av farledsbevis, DNV GL rapport nr. 2015-0444 rev. 1, 2015-05-19
/2/	Forskrift om endring i lospliktforskriften vedlegg 3, Kystverket 2015-12-18
/3/	Høringssammenstilling til endring av forskrift om endring av vedlegg 3 til lospliktforskriften, Kystverket 2015-12-18
/4/	Høringsinnspill - Endringsforslag til lokale grenser for bruk av farledsbevis, Hurtigruten AS, 2015-09-15