



KYSTVERKET
HOVEDKONTORET

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref.: Vår ref.: Arkiv nr.: Saksbehandler: Dato:
2014/1924-78 700 Henning Osnes Teigene 18.12.2015

Fastsetting av forskrift om endring av vedlegg 3 til lospliktforskriften

Kystverket vil med dette informere Samferdselsdepartementet om at vi har fastsatt forskrift om endring av vedlegg 3 til lospliktforskriften.

Kystverket sendte den 30. juli 2015 på høring et utkast til forskrift om endring av vedlegg 3 til forskrift 17. desember 2014 nr. 1808 om losplikt og bruk av farledsbevis (lospliktforskriften). Kystverket er i lospliktforskriften § 16 femte ledd gitt myndighet til å endre vedlegg 3, herunder fastsette nye begrensninger i lokale farleder.

Vedlegg 3 til lospliktforskriften inneholder en liste over farleder hvor det er satt begrensninger for bruk av farledsbevis. Vedlegget ble i høringen foreslått endret på bakgrunn av anbefalingene i rapporten Risikoanalyse av farleder – Lengdebegrensninger ved bruk av farledsbevis”, DNV-GL 19. mai 2015, nr. 2015-0444. Dette er rapport 2 av totalt 3 rapporter hvor til sammen 97 farleder vurderes. DNV rapport 2 gir anbefalinger for 60 farleder, inkludert de 19 som ble gått gjennom i den første rapporten. DNV rapport 3 antas ferdigstilt i løpet av januar – februar 2016.

Frist for innspill til høringen var satt til den 30. september 2015. Det kom inn 14 høringsinnspill, hvorav 7 ikke hadde noen merknader. Dette var Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Forsvaret, Fylkesmannen i Finnmark, Justis- og beredskapsdepartementet, Kystverket lostjenesten, Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet.

Kystverket har gått gjennom samtlige høringsinnspill. Høringsinnspillene er gjengitt i vedlegg 1 sammen med Kystverkets vurderinger, angitt som kursivert tekst. I høringsinnspillene var det konkrete merknader til 6 av farledene. Disse er vurdert i vedlegg 1. Alle andre farleder fastsettes som hørt, da det ikke har kommet innsigelser eller merknader til disse.

På bakgrunn av høringsinnspillene har Kystverket gjort følgende endringer i utkastet som var på høring:

1. Begrensningen for farled 1551, Folla-Nærøysundet-Madsøgalten, fjernes likevel ikke i denne omgang, men vil bli vurdert og hørt i forbindelsen med DNV rapport 3.

Hovedkontoret - Sjø sikkerhetsavdelingen

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
For besøksadresse se	www.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

2. Farled 1184, Raftsundet, fastsettes som hørt, men med forbehold om endring av klasse 1 på grunn av fornyet vurdering i arbeidsgruppen. Eventuell endring vil bli hørt i forbindelsen med DNV rapport 3.
3. Farled 1578, Tjeldsundet, fastsettes foreløpig med max LOA 150 meter for farledsbevis klasse 1, ikke max LOA 125 meter slik som foreslått i høringen. Det tas forbehold om innstramming av klasse 1 etter fornyet vurdering i arbeidsgruppen. Eventuell endring vil bli hørt i forbindelsen med DNV rapport 3.
4. For farled 1532, Flåværsleden var det i høringen av vedlegg 3 foreslått noen presiseringer i beskrivelsen av farleden (ingen endringer i lengdegrensene). Disse endringene fastsettes ikke nå ettersom Flåværsleden skal vurderes i forbindelsen med DNV rapport 3, og eventuelle endringer vil bli hørt i den forbindelse.

Med disse endringene har Kystverket i dag fastsatt forskrift om endring i lospliktforskriften vedlegg 3, jf. vedlegg 2.

Forskriften vil bli oversendt Lovdata for kunngjøring i Norsk Lovtidend.

Med hilsen

Kirsti Slotsvik
kystdirektør

Arve Dimmen
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg 1

Generelle merknader:

Fraktesfartøyenes Rederiforening viser til at de tidligere har uttalt seg kritisk til tidsbruken, og at de setter pris på at det nå settes sluttstrek. Samtidig gir de ros til Kystverket for sin åpne og gode saksbehandling, der næringen har hatt anledning til å delta og kunne gi sine innspill under veis. Fraktesfartøyenes Rederiforening gir sin tilslutning til de foreliggende forslagene.

Kystverket tar merknadene til etterretning.

Hurtigruten har merknader som i hovedsak knytter seg til lengdebegrensninger på 90 meter, 105 meter og 125 meter som er foreslått gjeldende for en del av ledene i det man kan kalle «Hurtigrute-leden» mellom Bergen – Kirkenes. Som et eksempel kan nevnes at med farledsbevis klasse 2 og 3 er Raftsundet og Tjeldsundet begrenset til max lengde 105 meter.

Ettersom lengdebegrensningene som her er foreslått er like under lengden på Hurtigrutens skip vil forslaget ramme Hurtigruten spesielt hardt. Etter Hurtigrutens syn vil dette være lite hensiktsmessig og få urimelige utslag, spesielt ettersom Hurtigrutens skip nå seiler i «Hurtigrute-leden» og Hurtigrutens ansatte har erfaring med fartøy på inntil 138 meter i disse ledene. Generelt har Hurtigrutens navigatører lang erfaring fra kysten Bergen-Kirkenes og flere innehar også farledsbevis for strekningen Jærens Rev- Grense Jakobselv.

Hurtigruten forstår at forslaget er basert på anbefalingene i rapporten «Risikoanalyse av farleder – Lengdebegrensninger ved bruk av farledsbevis», DNV-GL 19. mai 2015, nr. 2015- 0444, men oppfordrer likevel Kystverket til å vurdere om det er et reelt behov for å utvide begrensningene i «Hurtigrute-leden». De oppfordrer derfor Kystverket til å revurdere lengdebegrensningene som er foreslått og ta hensyn til at utkastet slik det nå foreligger vil ramme Hurtigruten ASA spesielt hardt.

Alternativt, dersom Kystverket opprettholder de foreslåtte lengdebegrensningene i utkastet, bør det vurderes om lengdebegrensningene som ligger i farledsbevisene økes, slik at Hurtigruten kan fortsette å seile sine skip i «Hurtigrute-leden» ved å benytte Hurtigrutens vel kvalifiserte og erfarne navigatører. Vi ber derfor om at Kystverket ser nærmere på lengdebegrensningene i farledsbevisene dersom forslaget til lokale grenser for bruk av farledsbevis innføres i sin nåværende form.

Kystverket viser til at Hurtigruten er unntatt fra losplikt i medhold av lospliktforskriften § 3 annet ledd a) når fartøyene trafikkerer ruta som løyvet gjelder for. Som en konsekvens vil heller ikke de lokale begrensningene i vedlegg 3 gjelde for Hurtigruten. At Hurtigruten regelmessig seiler i en led med fartøy inntil 138 meter tilsier imidlertid at det skal være gode grunner for å innføre lengdebegrensninger for FB klasse 1 som er kortere enn dette i den leden.

Hurtigruten er lospliktig når de ikke seiler i ruta løyvet gjelder for og vil da omfattes av begrensningene. I denne omgang er det kun endringer for Raftsundet og Tjeldsundet som er relevante for Hurtigruten. Disse omtales nærmere nedenfor. DNV rapport 3 vil inneholde flere farleder som er relevante for Hurtigruten, men disse sendes på separat høring når rapport 3 er ferdigstilt og Hurtigruten vil få muligheten til å gi sine kommentere da.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) sitt utgangspunkt er at konkurranseutsatt industri og næringsliv, lokalisert i et langstrakt land med spredt befolkning i utkanten av markedene i Europa, er avhengig av kostnadseffektive transporttjenester.

Det har lenge vært bred politisk enighet om å overføre mer gods fra vei til sjø. Målet er ofte begrunnet i bedre energiutnyttelse, sikkerhet og mindre miljøbelastning. En reduksjon i veitransporten vil redusere belastningen på veiene, bedre trafikksikkerheten og redusere forurensningen.

Det er en rekke forhold som avgjør sjøtransportens konkurransevilkår. Mange forhold har de politiske myndighetene liten eller ingen innflytelse på. Dette er forhold som har med etterspørselen i markedet å gjøre, eller som har med markedsaktørens evne til å tilpasse seg denne etterspørselen. Myndighetene legger imidlertid føringer som bestemmer kostnadsnivået i sjøtransporten, tjenestens tilgjengelighet i valget mellom ulike transportmåter og transportørens evne til å fornye produksjonsmidlene.

Det er av historiske årsaker slik at sjøtransporten i mye større grad enn alternativene på land betaler sin egen infrastruktur gjennom brukerfinansiering. Her er kostnadene ved bruk av los den største utgiftsposten. Selvsagt har næringen et selvstendig ansvar for å være et konkurransedyktig transportalternativ, men det er opplagt at dagens utforming av det myndighetsbestemte avgiftsregimet for sjøtransport nødvendigvis har stor betydning for sjøtransportens konkurranseevne.

Bruk av los er viktig for å ivareta sikkerheten langs kysten i tilfeller der navigatøren ikke har fått dokumentert lokalkjennskap gjennom farledsbevisordningen. Et farledsbevis utstedes for et gitt område basert på teoretisk og praktisk prøve. Dette er en kvalitetssikring av kompetansen som kreves for å navigere sikkert langs kysten.

Farledsbeviset utstedes av Kystverket og losen. Vi oppfatter forslaget fra Kystverket som nå er på høring å være et skritt i riktig retning ved at man for flere strekninger likestiller farledsbevis med bruk av los.

Kystverket tar merknadene til etterretning.

Norsk Losforbund vil atter en gang gjenta at det er stor forskjell på opplæringen en los har i farledene og opplæringen til en farledsbeviskandidat.

Etter Norsk Losforbunds syn bør det være forskjell på lengdebegrensingen ved seilas i lospliktige krevende farleder ved bruk av los kontra bruk av farledsbevis. Vi skal allikevel ikke underslå at mange erfarne navigatører med farledsbevis har like god kompetanse i enkelte farleder som losene. Inntil vi har et farledsbevisregime som skiller disse farledsnavigatørene ut fra den generelle farledsbevisnavigatør, mener Norsk Losforbund at det skal være differensierte lengdebegrensinger i krevende farleder. Vi holder derfor også fast ved våre tidligere innmeldte begrensinger i mange farleder, selv om vi her kun vil ta for oss endringene i forskriftene.

Kystverket vil bemerke at FB klasse 1 nettopp er en slik ordning som Norsk Losforbund etterspør, som skiller de erfarne farledsbevisnavigatørene ut fra den generelle farledsbevisnavigatør (klasse 2 og 3). Både erfaringskravet (10 seilaser tur/retur ila 1 år eller 3 års effektiv fartstid), gyldigheten til et FB klasse 1 (2 år), kravet til vedlikehold av kompetanse og kravet om farledsbevisprøve i hver farled hvor navigatøren ønsker klasse 1 er strengere enn for den generelle farledsbevisnavigatør (klasse 2 og 3). I merknadene til lospliktforskriften som var på høring i 2014 står følgende om rettighetene til et klasse 1 farledsbevis: "Etter første ledd åpner bestemmelsen for å utstede farledsbevis for enkeltfarleder som gir navigatørene rettigheter ut over de lokale begrensningene som gjelder for farledsbevis klasse 2 og 3, og som følger av forskriftens vedlegg 3 kolonne 1. Navigatører som får utvidet sine rettigheter i en farled kan føre fartøy opp til de begrensninger som sammenfaller med lokale begrensningene i lostjenesten for når et losoppdrag skal regne som uvanlig." Utgangspunktet er med andre ord at lengdebegrensene for farledsbevis klasse 1 skal være de samme som et "normalt losoppdrag", dvs grensen for når et losoppdrag skal vurderes som et uvanlig oppdrag. Når Kystverket vurderer

endringer i Vedlegg 3 må vi legge til grunn de føringene som er gitt i forbindelse med høringen av lospliktforskriften. De generelle merknadene fra Norsk Losforbund tas derfor ikke til følge.

Sjømannsorganisasjonene i Norge

Kystverket har sendt på høring forslag til endringer i vedlegg 3 til forskrift om losplikt og bruk av farledsbevis (lospliktforskriften). Vedlegg 3 inneholder en liste over farleder hvor det er satt begrensninger for bruk av farledsbevis. Vedlegget foreslås nå endret på bakgrunn av anbefalingene i DNV-GL rapporten; Risikoanalyse av farleder - Lengdebegrensninger ved bruk av farledsbevis. Sjømannsorganisasjonen i Norge berømmer Kystverket for å ha innhentet ekstern kompetanse også under utarbeidelsen av forslaget, i tillegg til høringsrunden som nå gjennomføres. Vi har ingen kommentarer til forslaget utover dette.

Kystverket tar merknadene til etterretning.

Sør Trøndelag Fylkeskommune

I telefonsamtale med saksbehandler i Kystverket ble det konkludert med at de foreslåtte endringer i bruk av farledsbevis ikke innebærer realitetsendringer for farleder i Sør-Trøndelag fylke. Med henvisning til dette har vi ingen ytterligere kommentarer til de foreslåtte endringer i lospliktforskriften vedlegg 3.

Kystverket tar merknadene til etterretning.

Telemark Fylkeskommune

7 av farledene i Telemark er omfatta av rapporten. For 2 av farledene fører tilrådingane til at lengdegrensar i anten klasse 1 eller 2 aukas eller fell bort. I 4 farleder strammes lengdegrensene inn eller det innføres avgrensingar kor det tidlegare ikkje har vært regulert. For resten av farledene er det inga endring, eller tilrådinga er på 150 m slik at dei ikkje inkluderas i vedlegg 3.

I følg Grenland Havn er dette å oppfatte som ei forenkling og justering av forskrifta som ei direkte følgje av risikoanalysen. Tryggleiken i farledene i Telemark og farvannet utanfor er oppretthalden, og den er god.

Telemark Fylkeskommune meiner at det er viktig med fokus på tryggleik i farledene og kysten utanfor. Det er positivt at Kystverket har gjort ei risikoanalyse som grunnlaget for å endre forskrifta, og at desse tilrådingane er gjort i samarbeid med utvalgte brukarar av farleden.

Fylkeskommunen har ingen merknader utover dette til endringane.

Kystverket tar merknadene til etterretning.

Merknader til de enkelte farledene fra nord til sør langs kysten:

Tanafjorden til/fra Leirpollen.

Norsk Losforbund har merknader til farledsbevisbegrensningene i denne farleden.

Kystverket vil bemerke at denne farleden ikke har vært gjenstand for vurdering i denne omgang, men vil bli dekket av DNV rapport 3. Merknadene fra Norsk Losforbund vil bli vurdert i forbindelse med gjennomgangen av forslagene til rapporten som vurderer denne farleden.

Tjeldsundet

Hurtigruten nevner Tjeldsundet som en led hvor de seiler med fartøy på inntil 138 meter. De oppfordrer Kystverket til å vurdere om det er et reelt behov for å utvide begrensningene i farleden og viser til at innstrammingen i prinsippet vil ramme Hurtigruten spesielt hardt.

Kystverkets vurdering:

Det er ingen begrensning for bruk av farledsbevis i Tjeldsundet i dag. Lokale begrensninger for når et losoppdrag skal regnes som uvanlig i Tjeldsundet er 9 meter dypgående i henhold til Lostjenestens lokale begrensninger. Avhengig av skipstype gir dette en LOA på 160 til 190 meter, men Lostjenesten har altså ikke etablert noen maks LOA, kun begrensning på dypgående. I risikoanalysen i DNV-GL rapport nr. 2015-0444 kommer Tjeldsundet ut med medium risiko (moderat sannsynlighet/moderat konsekvens).

Den foreslåtte lengden for farledsbevis klasse 2/3 er 105m LOA. Med utgangspunkt i Lostjenestens begrensning i farleden og justeringsregelen hvor farleder som havner i medium og høy risiko skal settes to hakk ned på den trinnvise stigen som brukes for loser med begrenset sertifikat (105/125/150/200/ubegrenset), er den foreslåtte lengden på 105 meter i henhold til den omforente metodikken. Dette er også den lengden arbeidsgruppen bestående av loser/Lostjenesten og kapteiner/næringen har foreslått etter sin kvalitative vurdering. En klasse 2 begrensning er heller ikke en absolutt grense for når farledsbevis kan brukes, siden klasse 1 begrensninger kan gi rettigheter ut over dette. Kystverket vurderer derfor at lengdegrensen for farledsbevis klasse 2 er satt riktig.

Den foreslåtte lengden for farledsbevis klasse 1 er 125m. Utgangspunktet for vurdering av lengdegrense for klasse 1 skal være de begrensninger som Lostjenesten har for når et losoppdrag skal regnes som uvanlig. I dette tilfellet et dypgående på 9 meter, eventuelt konverter til en korresponderende lengdegrense. I følge forarbeidene til lospliktforskriften og, for så vidt, den forklarende teksten i Vedlegg 3 til forskriften, skal rettighetene for et klasse 1 farledsbevis i utgangspunktet sammenfalle med de lokale begrensningene i Lostjenesten. Utgangspunktet i henhold til modellen skal derfor være dg 9m (LOA 160m+). Arbeidsgruppen har i dette tilfellet foreslått 125 meter. Det synes som arbeidsgruppen har lagt til grunn den samme trinnvise stigen som for klasse 2, men satt grensen ett hakk høyere enn for klasse 2. I den kvalitative vurderingen av lengdegrense for klasse 1 trenger ikke arbeidsgruppen nødvendigvis holde seg til stigen, men kan gjøre en konkret vurdering av hvilken lengdegrense som er hensiktsmessig. Det skal imidlertid være gode argument for å sette lengdegrensen vesentlig lavere enn Lostjenestens grense for uvanlig losoppdrag. I dette tilfellet er grensen satt vesentlig lavere. Det foreligger dessverre ikke noen nedtegninger av de vurderinger og begrunnelser som arbeidsgruppen la vekt på i sin vurdering. Arbeidsgruppen vil derfor bli bedt om å se på begrensningen for klasse 1 på nytt og gjøre en fornyet vurdering. Inntil videre vil grensen for farledsbevis klasse 1 for Tjeldsundet bli satt til 150m LOA, men det må påregnes at denne kan bli justert nedover. Slik justering vil bli hørt sammen med høringen av de gjenstående farledene/DNV rapport 3.

Raftsundet

Hurtigruten nevner Raftsundet som en led hvor de seiler med fartøy på inntil 138 meter. De oppfordrer Kystverket til å vurdere om det er et reelt behov for å utvide begrensningene i farleden og viser til at innstrammingen i prinsippet vil ramme Hurtigruten spesielt hardt.

Kystverkets vurdering:

Det er ingen begrensning for bruk av farledsbevis i Raftsundet i dag. Lokale begrensninger for når et losoppdrag skal regnes som uvanlig i Raftsundet er 7,5 meter dypgående og/eller

140m LOA. I risikoanalysen i DNV-GL rapport nr. 2015-0444 kommer Raftsundet ut med høy risiko (moderat-høy sannsynlighet/moderat-høy konsekvens), høyest risiko av samtlige farleder som er vurdert.

Den foreslåtte lengden for farledsbevis klasse 2/3 er 105m LOA. Med utgangspunkt i Lostjenestens begrensning i farleden og justeringsregelen er den foreslåtte lengden på 105 meter i henhold til den omforente metodikken. Dette er også den lengden arbeidsgruppen bestående av loser/Lostjenesten og kapteiner/næringen har foreslått etter sin kvalitative vurdering. Gitt den høye risikoen i farleden synes dette ikke som en streng vurdering. Kystverket vurderer derfor at lengdegrensen for farledsbevis klasse 2 er satt riktig.

Den foreslåtte lengden for farledsbevis klasse 1 er 125m. Utgangspunktet for vurdering av lengdegrense for klasse 1 skal være de begrensninger som Lostjenesten har for når et losoppdrag skal regnes som uvanlig. I dette tilfellet et dypgående på 7,5 meter og en LOA på 140m. Utgangspunktet i henhold til modellen skal derfor være dg 7,5m/LOA 140m. Arbeidsgruppen har i dette tilfellet foreslått 125 meter. Det synes som arbeidsgruppen har lagt til grunn den samme trinnvise stigen som for klasse 2, men satt grensen ett hakk høyere enn for klasse 2. I den kvalitative vurderingen av lengdegrense for klasse 1 trenger ikke arbeidsgruppen nødvendigvis holde seg til stigen, men kan gjøre en konkret vurdering av hvilken lengdegrense som er hensiktsmessig. Det skal imidlertid være gode argument for å sette lengdegrensen vesentlig lavere enn Lostjenestens grense for uvanlig losoppdrag. I dette tilfellet er grensen satt noe lavere. Den høye risikoen kan forklare den foreslåtte lengden. Det foreligger imidlertid ikke noen nedtegninger av de vurderinger og begrunnelser som arbeidsgruppen la vekt på i sin vurdering. Arbeidsgruppen vil derfor bli bedt om å se på begrensningen for klasse 1 på nytt og gi begrunnelser for den foreslåtte lengdegrensen. Den foreslåtte lengdegrensen på 125m for farledsbevis klasse 1 for Raftsundet vil bli fastsatt, men det må påregnes at denne kan bli justert. En eventuell justering vil bli hørt sammen med høringen av de gjenstående farledene/DNV rapport 3.

Nærøysundet

Norsk Losforbund har en rekke merknader til den foreslåtte fjerningen av begrensning for Nærøysundet.

Kystverkets vurdering:

Etter at denne høringen ble sendt ut, ble det bestemt at Nærøysundet skulle inkluderes i DNV rapport 3. Denne farleden vil derfor ikke bli endret i denne omgang, men vil avvente anbefalingene i DNV rapport 3 og vil bli sendt på høring sammen med farledene som vurderes i den rapporten.

Jomfrulandsrevet – Kragerø (1025)

Telemark Fylkeskommune viser til at det iflg. Kragerø Hamn er det gjort innskjerping av omsyn til tryggleik ved at nattseilas med farledsbevis fell bort. Høve til dagseilas med farledsbevis er og skjerpa inn ved redusert lengde. Grunngevinga for desse endringane er omsynet til tryggleiken. Dette skal veie tungt og det er naudsynt og ta omsyn til. Kragerø Hamn peikar og på at endringane fører til auka kostnader for industrien i Kragerø, og at det er viktig at utdypingsprosjektet som Kystverket er i gang med gjennomførast.

Merknaden samsvarer med foreslåtte endring og Kystverkets vurdering er at den foreslåtte endringen fastsettes som hørt.

Sponvikskansen –Svinesund- Halden, farled:1001

Norsk Losforbund er skeptisk til at Kystverket følger DNV`s rapport/risikoanalyse om å øke grensen for farledsbevis klasse 1 i overnevnte led. Dette siden det i Sjøtrafikkforskriften står følgende: "Farvannet innenfor Sponvikskansen lykt skal ikke benyttes av fartøy som overskrider ett av følgende mål: Lengde 160 meter, bredde 20 meter, dypgående 7,3 meter eller høyde 55 meter. For fartøyer som overskrider ett av følgende mål skal seilassen foregå i dagslys: Lengde 125 meter, bredde 19 meter, dypgående 6,5 meter eller høyde 55 meter"

Det er viktig å presisere i vedlegget at her er det snakk om faktisk dypgående og høyden er ved sjøkart null. Norsk Losforbund mener at maks lengdebegrensning i farvannet bør være 130 meter for seilas med farledsbevis i dagslys og 120 meter i mørke.

Kystverkets vil presisere at sjøtrafikkforskriftens begrensninger vil gjelde uavhengig av lengdebegrensningene i Vedlegg 3 til lospliktforskriften. Et farledsbevisfartøy med max LOA 125m, men med større dypgående (natt) enn angitt i sjøtrafikkforskriften vil derfor ikke kunne seile i farleden, på grunn av disse begrensningene. Når det gjelder nattseilas sammenfaller lengdebegrensningen for farledsbevis klasse 1 med sjøtrafikkforskriftens lengdebegrensning for natt. Når det gjelder dagseilas er den foreslåtte lengdebegrensningen 130m, mao 30 meter kortere enn lengdebegrensningen som følger av sjøtrafikkforskriften.

De foreslåtte begrensningene i farleden er begrunnet i høringsbrevet og Kystverket kan ikke se at Norsk Losforbund har kommet med noen nye opplysninger som skal tilsi at vår vurdering endres. De foreslåtte endringene fastsettes som hørt.