

FOR 2008-04-11 nr 342:

Forskrift om havner og farvann på Svalbard

DATO: FOR-2008-04-11-342

DEPARTEMENT: FKD (Fiskeri- og kystdepartementet)

AVD/DIR: Avd. for kystforvaltning

PUBLISERT: I 2008 hefte 4

IKRAFTTREDELSE: 2008-05-01

SIST-ENDRET:

ENDRER: FOR-2003-06-19-748, FOR-1993-01-15-82, FOR-2003-01-09-31, FOR-1988-12-13-1011, FOR-1984-09-24-1678, FOR-1992-07-21-579

GJELDER FOR: Svalbard

HJEMMEL: LOV-1984-06-08-51-§2, FOR-2008-04-11-337

SYS-KODE: BG15a, D02

NÆRINGSKODE: 71231

KUNNGJORT: 15.04.2008 kl. 14.40

RETTET: 09.07.2008 (veileder tilføyd)

KORTTITTEL: Forskrift om havner og farvann på Svalbard

INNHOLD

Forskrift om havner og farvann på Svalbard

§ 1. Krav til havner og farvann på Svalbard

§ 2. Statens ansvar og myndighet

§ 3. Longyearbyen lokalstyres ansvar og myndighet

§ 4. Longyearbyen havnedistrikt

§ 5. Andre generelle tilpasninger av lov og forskrifter

§ 6. Tilpasninger i forskrift 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø

§ 7. Tilpasninger i forskrift 15. januar 1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdselen

§ 8. Tilpasninger i vedtak 9. januar 2003 nr. 31 om delegering av myndighet til kommunene og andre forvaltningsorgan etter lov om havner og farvann m.v. § 7 tredje ledd og § 11 nr. 7, jf. § 5 tredje ledd

§ 9. Tilpasninger i forskrift 13. desember 1988 nr. 1011 om ankomst- og avgangsmelding og om adgang til fartøy, anlegg og innretninger

§ 10. Tilpasninger i forskrift 24. september 1984 nr. 1678 i medhold av lov om havner og farvann

§ 11. Tilpasninger i forskrift 21. juli 1992 nr. 579 om lossing, lasting, lagring og transport innen havnedistriktet av farlige stoffer og varer

§ 12. Ikrafttredelse

Veileder

1 Bakgrunn

2 Gjeldende rett og fremtidig utvikling

3 Innføring av havne- og farvannsloven på Svalbard - fremgangsmåte

4 Nærmere om utkast til forskrift om havner og farvann på Svalbard

5 Forholdet til andre lover

6 Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

7 Merknader til enkelte bestemmelser i hfl.

8 Merknader til de enkelte bestemmelser i gjennomføringsforskriften

Forskrift om havner og farvann på Svalbard

Hjemmel: Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 11. april 2008 med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. § 2 tredje ledd, jf. delegeringsvedtak 11. april 2008 nr. 337.

§ 1. Krav til havner og farvann på Svalbard

Lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. gjelder i det indre farvann og sjøterritoriet ved Svalbard med de tilpasningene som følger av forskriften. Dette gjelder likevel ikke § 5, § 16 første og annet ledd, og § 27. For virkeområdet på land gjelder lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. § 14.

Forskrifter fastsatt med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. gjelder for Svalbard med de tilpasningene som følger av forskriften. Det gjelder likevel ikke

- a) forskrifter 10. juli 1975 nr. 1 for opplag av norske fartøyer over 1.000 br.reg.tonn og for utenlandske fartøyer i norske indre farvann
- b) forskrift 16. januar 1987 nr. 3254 om overføring av myndighet etter havne- og farvannsloven av 8. juni 1984 nr. 51 § 2 fjerde ledd til statlig organ
- c) forskrift 12. mai 1989 nr. 302 om unntak fra lov om havner og farvann for sjø- og landområder samt arbeid, anlegg og tiltak knyttet til forsvarsmessige formål
- d) forskrift 24. september 1984 nr. 1678 i medhold av lov om havner og farvann punkt II
- e) forskrift 2. juni 1992 nr. 426 om bruk av farvann utenom havnedistrikt og innskrenkning av havnestyrets myndighet i hovedled og viktige biled § 5
- f) forskrift 19. oktober 1984 nr. 2277 om forswarets representasjon i havnestyret i havner av vesentlig forsvarsmessig betydning
- g) forskrift 21. april 1995 nr. 375 om kystgebyr
- h) forskrift 15. oktober 2002 nr. 1162 om delegering av myndighet til Kystdirektoratet og Kystverkets distriktskontorer etter lov om havner og farvann m.v.
- i) forskrift 3. juli 2007 nr. 825 om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv.
- j) forskrift 3. juli 2007 nr. 841 om gebyr for kontroll og tilsyn med sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv.

§ 2. Statens ansvar og myndighet

Departementet har ansvar for etablering, drift og vedlikehold av fyrlys, sjømerker og andre navigasjonshjelpemidler og for farledene. Utenfor havnedistrikt har departementet den myndighet og de rettigheter som er tillagt kommunen etter havne- og farvannsloven.

Departementet har ansvaret for tilsyn og kontroll med havner.

Departementet kan delegere myndighet etter forskriften her til Kystverket, Sysselmannen og Longyearbyen lokalstyre.

Kystverket kan delegere sin myndighet etter forskriften her og forskriftene til lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. til Sysselmannen og Longyearbyen lokalstyre hvis ikke departementet bestemmer noe annet.

Sysselmannen har ansvar og myndighet der havne- og farvannsloven gir ansvar og myndighet til politiet.

§ 3. Longyearbyen lokalstyres ansvar og myndighet

Longyearbyen lokalstyre har tilsvarende myndighet og ansvar innen Longyearbyen havnedistrikt som kommuner og kommunestyrer er tillagt etter havne- og farvannsloven med den begrensning som følger av § 2 første ledd.

Longyearbyen lokalstyre har ansvaret for planlegging, utbygging og drift av kaianlegg og havneinnretninger innen Longyearbyen havnedistrikt. Havneplanlegging skal inngå som en del av arealplanleggingen i medhold av lov 15. juni 2001 nr. 79 om miljøvern på Svalbard.

Innenfor havnedistriktet skal Longyearbyen lokalstyre føre tilsyn med at kaianlegg og andre havneanlegg, -innretninger og -arealer er i forsvarlig stand og at ferdselen på sjø og land ikke hindres eller vanskeliggjøres.

§ 4. Longyearbyen havnedistrikt

Longyearbyen havnedistrikt tilsvarende Longyearbyens arealplanområde slik det er fastsatt med hjemmel i lov 15. juni 2001 nr. 79 om miljøvern på Svalbard § 47.

§ 5. Andre generelle tilpasninger av lov og forskrifter

Der myndigheten er lagt til et kommunalt organ, skal myndigheten legges til Longyearbyen lokalstyre. Dette gjelder likevel ikke for forskrift 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø der myndigheten skal legges til Kystverket.

Der myndigheten er lagt til Kystverkets distriktskontorer, skal myndigheten legges til Kystverket.

§ 6. Tilpasninger i forskrift 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø

Hele § 3 skal erstattes med følgende: « Kystverket kan treffe enkeltvedtak og fastsette lokale fartsbegrensninger både innenfor og utenfor havnedistriktet. Før Kystverket fastsetter slik

forskrift innenfor Longyearbyen havnedistrikt, skal Longyearbyen lokalstyres uttalelse innhentes. »

I § 4 skal « kommunen » erstattes med « Kystverket ».

§ 6 første ledd første setning skal erstattes med « Kystverket kan gi dispensasjon fra forskrifter om fartsbegrensninger. »

§ 7. Tilpasninger i forskrift 15. januar 1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdselen

Hele § 21 skal erstattes med følgende: « Eksisterende godkjente sjømerker og skilt som ikke tilfredsstiller kravene etter denne forskriften kan benyttes inntil Kystverket gir pålegg om at utskiftning skal finne sted. »

§ 8. Tilpasninger i vedtak 9. januar 2003 nr. 31 om delegering av myndighet til kommunene og andre forvaltningsorgan etter lov om havner og farvann m.v. § 7 tredje ledd og § 11 nr. 7, jf. § 5 tredje ledd

I punkt II skal « kommunale forskrifter » erstattes med « forskrifter gitt av Longyearbyen lokalstyre ».

§ 9. Tilpasninger i forskrift 13. desember 1988 nr. 1011 om ankomst- og avgangsmelding og om adgang til fartøy, anlegg og innretninger

Hele § 1 tredje ledd skal erstattes med: « Fører av fiske- eller fangstfartøy med største lengde over 20 meter kan gi ankomstmelding senere enn 24 timer før ankomst, dersom ankomststed og ankomsttid ikke er klarlagt. »

I § 1 sjette ledd skal første setning erstattes med: « Bestemmelsene i første til femte ledd gjelder ikke for orlogsfartøyer, fritidsbåter og fiske- og fangstfartøyer med største lengde under 20 meter. »

§ 10. Tilpasninger i forskrift 24. september 1984 nr. 1678 i medhold av lov om havner og farvann

I punkt I første ledd skal « hver kommune » erstattes med « Longyearbyen havnedistrikt » og « kommunens havner » erstattes med « havner innen Longyearbyen havnedistrikt ».

Punkt III annet ledd skal gjelde tilsvarende for Longyearbyen lokalstyre.

§ 11. Tilpasninger i forskrift 21. juli 1992 nr. 579 om lossing, lasting, lagring og transport innen havnedistriktet av farlige stoffer og varer

I § 1-5 i definisjonen av havnedistrikt skal følgende føyes til: « Sjø- og landområder innenfor de grenser som er fastsatt i medhold av forskrift 11. april 2008 nr. 342 om havner og farvann på Svalbard § 4. »

I § 11-1 første ledd skal « kommunale og interkommunale oljevernutvalg » erstattes med « oljevernutvalget for Svalbard ».

§ 12. Ikraftttredelse

Forskriften trer i kraft 1. mai 2008.

Veileder

Utarbeidet på grunnlag av høringsnotat om innføring av havne- og farvannsloven på Svalbard, høringsbrev av 21. november 2007.

Forskrift 11. april 2008 nr. 342 om havner og farvann på Svalbard

Veilederen er fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 1. mai 2008 med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. § 2.

1 Bakgrunn

Havne- og farvannsloven (hfl.) ble gjort gjeldende for Svalbard ved forskrift 11. april 2008 nr. 342, fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet, med ikrafttredelse 1. mai 2008. Hfl. gjelder for Svalbard, « i den utstrekning Kongen bestemmer », jf. hfl. § 2 tredje ledd. Kompetansen etter § 2 tredje ledd ble delegert til Fiskeri- og kystdepartementet ved kgl.res. 11. april 2008 nr. 337.

Bakgrunnen for å innføre hfl. på Svalbard er å styrke sjøsikkerheten og bedre muligheten til å organisere havnedrift på Svalbard. Med den økende trafikken på Svalbard er det ansett som nødvendig å få på plass et hensiktsmessig rammeverk for å tilrettelegge for sjøtrafikken.

Fiskeri- og kystdepartementet har det overordnede ansvaret for farvannsforvaltningen på fastlandet. Ved å innføre hfl. på Svalbard etableres et tilsvarende system og regelverk som på fastlandet. Dette vil gi et tydelig ansvar for farvannsforvaltningen og mulighet til å fastsette konkrete farledstiltak som bl.a. ferdselsrestriksjoner, fartsrestriksjoner og krav om bruk av taubåt. Dette er viktige tiltak for å øke sjøsikkerhetsnivået i takt med utviklingen i trafikkbildet på Svalbard.

Innføring av hfl. vil også være nødvendig for havnedriften i Longyearbyen. Longyearbyen havn gis mulighet til å organisere trafikken i havnen. Dette vil gi mulighet til en bedre tilrettelegging av trafikken og lette ferdselen i havnen, noe som er nødvendig ut fra den økende trafikken i området.

En rekke arbeidsgrupper og utvalg har i de senere år anbefalt å gjøre hfl. gjeldende på Svalbard.

For å få en samordnet plan for arbeidet med bedring av sjøsikkerheten på Svalbard, nedsatte Det interdepartementale polarutvalg (Polarutvalget) i 1999 en arbeidsgruppe som skulle vurdere å samordne forslag til ulike tiltak for å bedre sikkerheten i disse farvannene.

Arbeidsgruppens rapport « Sjøsikkerhet i farvannene rundt Svalbard » ble fremlagt høsten 2002. I rapporten drøftes en rekke tiltak knyttet til sjøsikkerheten på Svalbard.

Arbeidsgruppen mente at det burde vurderes om hfl. helt eller delvis skal gis anvendelse på Svalbard. Arbeidsgruppen mente også at de formelle ansvarsforholdene knyttet til fyr og merker på Svalbard var delvis uklare.

Utvalget som fremla forslag til ny svalbardmiljølov (svbml.) foretok en særskilt drøftelse av spørsmål i tilknytning til sjøsikkerhet på Svalbard, jf. NOU 1999:21 « Lov om miljøvern på Svalbard ». Utvalget viste til at fare for forurensning ved sjøulykker er en av de største miljøtruslene på Svalbard. Utvalget mente derfor at forebyggende tiltak for å hindre ulykker til sjøs bør prioriteres høyt. For å klargjøre hjemmelsgrunnlaget til å regulere ferdselen i farvannene på Svalbard, anbefalte utvalget at hfl. gjøres gjeldende på Svalbard etter nærmere utredning.

Polarutvalget nedsatte i september 2004 en arbeidsgruppe (« skipsfartsgruppen ») som skulle vurdere behovet for tiltak for å bedre sjøsikkerheten og redusere risiko og miljøbelastninger knyttet til skipstrafikken på Svalbard. Arbeidsgruppen ble ledet av Justisdepartementet, og hadde for øvrig representanter for Fiskeri- og kystdepartementet, Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Statsministerens kontor, Utenriksdepartementet og Sysselmannen på Svalbard. Skipsfartsgruppen anbefalte å gi bestemmelsene i hfl. om farvannsregulering samt fyr og merker anvendelse på Svalbard, med nødvendige stedlige tilpasninger. Om havnedelen uttalte skipsfartsgruppen at hvorvidt det er hensiktsmessig å gi hfl.s bestemmelser om havn anvendelse på Svalbard bør vurderes nærmere av Fiskeri- og kystdepartementet. Arbeidsgruppens rapport fikk tilslutning fra Polarutvalget med statssekretærer på møte 10. mai 2005.

Det fremgår videre av St.meld.nr.14 (2004-2005) « På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap » at regjeringen skal vurdere å gi hfl. anvendelse for Svalbard.

Regjeringen fastslår i sin nordområdestrategi, som ble lagt frem i Tromsø 1. desember 2006, at den « skal styrke sjøsikkerheten i farvannene rundt Svalbard blant annet ved å gjøre havne- og farvannsloven gjeldende og innføre en pliktig kjentmannstjeneste ». Det blir lagt til grunn at « havne- og farvannsloven skal gis anvendelse, slik at ansvaret for farvannsforvaltning kan forvaltes etter samme system og regelverk som på fastlandet ».

Fiskeri- og kystdepartementet har igangsatt et arbeid med å vurdere og etablere en pliktig kjentmannstjeneste på Svalbard. Dette gjøres i nært samarbeid med bl.a. Sysselmannen på Svalbard.

2 Gjeldende rett og fremtidig utvikling

Hfl.s saklige virkeområde, slik den gjelder på fastlandet, fremgår av formålsbestemmelsen i § 1, hvor det slås fast at formålet med loven er å legge til rette for best mulig planlegging, utbygging og drift av havner og å trygge ferdselen. Loven har med andre ord to hovedelementer, regulering av havnene og regulering av sikkerhet og fremkommelighet i farvannene.

Arbeidet med en revisjon av havne- og farvannsloven er i slutfasen. Ikrafttredelsestidspunktet er følgelig et stykke frem i tid. Departementet har derfor ved innføring av loven på Svalbard tatt utgangspunkt i gjeldende lov 8. juni 1984 nr. 51.

Forskrift om havner og farvann på Svalbard vil i forbindelse med ikrafttredelsen av ny lov måtte oppdateres i tråd med de endringer som gjøres i denne havne- og farvannslov.

For en nærmere redegjørelse av havne- og farvannsloven vises det til kapittel 3 om gjeldende rett i utkast til revidert havne- og farvannslov som er utlagt på Fiskeri- og kystdepartementets hjemmesider.

3 Innføring av havne- og farvannsloven på Svalbard - fremgangsmåte

I henhold til hfl. § 2 tredje ledd gjelder loven for Svalbard i den utstrekning Kongen bestemmer. Kongen kan videre fastsette « de endringer i loven som de stedlige forhold tilsier ». Denne kompetansen er delegert til Fiskeri- og kystdepartementet ved kgl.res. 11. april 2008 nr. 337.

Det følger av forarbeidene (Ot.prp.nr.3 (1983-1984) på s. 73) at « Kongen kan gi forskrifter som gjennomfører loven helt eller delvis på Svalbard, og kan foreta de tillem্পninger som er nødvendige på grunn av de særlige forhold. » Hva som ligger i stedlige eller særlige forhold er ikke direkte omhandlet i forarbeidene til hfl. Imidlertid har losloven en tilsvarende bestemmelse for Svalbard. I følge dens forarbeider omfatter stedlige forhold alle forhold vedrørende stedet, herunder politiske og miljømessige (Ot.prp.nr.43 (1988-1989) s. 11). Departementet har derfor hatt som utgangspunkt at Kongen kan gi bestemmelser som materielt og i ordlyd er forskjellige fra hfl. så lenge disse endringene ligger innenfor formålet med hfl. og er begrunnet ut fra de stedlige eller særlige forhold som gjelder for Svalbard.

Fiskeri- og kystdepartementet har vurdert ulike fremgangsmåter for hvordan hfl. kan gjøres gjeldende på Svalbard på en mest hensiktsmessig måte. Departementet har i vurderingen konsultert bl.a. Justisdepartementet og Sysselmannen på Svalbard.

I utgangspunktet gjøres hfl. gjeldende i sin helhet på Svalbard med de tilpasninger som følger av forskriften som innfører havne- og farvannsloven på Svalbard (heretter: gjennomføringsforskriften). Det inntas egne bestemmelser om ansvar og myndighet tilpasset myndighetsforholdene på Svalbard. Forskrifter fastsatt med hjemmel i hfl. gjøres i utgangspunktet gjeldende også på Svalbard. Det fremgår av gjennomføringsforskriften hvilke forskrifter med hjemmel i hfl. som unntas på Svalbard. Det har også vært behov for å gjøre tilpasninger for Svalbard av enkelte forskrifter fastsatt med hjemmel i hfl. Disse tilpasninger fremgår av gjennomføringsforskriften. I praksis vil bestemmelsene i hfl. og forskrifter fastsatt med hjemmel i hfl. gjelde dersom det ikke er gjort tilpasninger eller særskilte unntak i gjennomføringsforskriften.

Den tolkning og praksis som legges til grunn etter hfl. vil som hovedregel også gjelde for Svalbard. Der gjennomføringsforskriften for Svalbard gir egne bestemmelser vil denne veilederen være retningsgivende.

4 Nærmere om utkast til forskrift om havner og farvann på Svalbard

4.1 Forvaltning og myndighet

Forvaltningen på Svalbard er organisert på en annen måte enn på fastlandet. Sysselmannen på Svalbard er øverste myndighet, og kan sammenlignes med fylkesmannen på fastlandet. Som øverste statlige representant på Svalbard har Sysselmannen likevel en rekke funksjoner og oppgaver som ikke fylkesmennene har. Det finnes heller ingen kommuner eller fylkeskommuner på Svalbard. Longyearbyen er det eneste samfunnet der det er etablert

lokaldemokrati, i form av et lokalstyre. Lokalstyret dekker mange av de funksjoner som en kommune har på fastlandet, men er noe annerledes organisert. Bl.a. utføres en del driftsoppgaver i Longyearbyen, herunder havnedriften, av Longyearbyen lokalstyres heleide aksjeselskap Bydrift Longyearbyen AS.

Det er derfor inntatt bestemmelser for Svalbard som tar hensyn til de forhold som gjelder der. I den sammenheng har departementet spesielt tatt hensyn til innspill fra Sysselmannen og Longyearbyen lokalstyre.

4.1.1 Fiskeri- og kystdepartementet

Fiskeri- og kystdepartementet har det overordnede ansvaret for havne- og farvannsloven på fastlandet, og får et tilsvarende ansvar på Svalbard. Departementets underliggende etat Kystverket er tillagt oppgaver etter loven.

4.1.2 Kystverket

Kystverket får ansvaret for etablering, drift og vedlikehold av fyrlys, sjømerker og andre navigasjonshjelpemidler. Frem til nå har Norsk Polarinstitutt foretatt den praktiske utsetting og vedlikehold av fyr og sjømerker. Denne praksis fortsetter, men nå etter avtale med Kystverket. Fiskeri- og kystdepartementet gis fra 2008 den belastningsfullmakten Norsk Polarinstitutt i dag har til maritim fyr og merking over svalbardbudsjettets kapittel 18. Nødvendig informasjon om anlegg som skal gi navigasjonsveiledning eller regulere trafikken på Svalbard skal sendes til Statens kartverk Sjø for kunngjøring i Etterretninger for sjøfarende og for oppdatering av nautiske kart og publikasjoner.

Kystverket får i tillegg ansvaret for fremkommeligheten og sikkerheten i farledene. Deler av ansvaret vil kunne delegeres til Sysselmannen. Hvilke konkrete oppgaver det kan være aktuelt å delegere til Sysselmannen må vurderes nærmere i det påfølgende forskriftsarbeidet i nær dialog med Sysselmannen.

4.1.3 Sysselmannen på Svalbard

Sysselmannen er øverste statlige representant på Svalbard og utøver ulike statlige myndighetsoppgaver på øygruppen. Gjennomføringsforskriften gir i utgangspunktet ikke noe formelt ansvar til Sysselmannen, men det kan være aktuelt at Sysselmannen får delegert myndighet. Det forutsettes at Sysselmannen med sin kjennskap til lokale forhold og sitt ansvar innen annen lovgivning som Svalbardmiljøloven (svbml.) vil være en viktig rådgiver i havne- og farvannsforvaltningen. Ved utarbeidelse av forskrifter og utøvelse av tilsynsvirksomhet forutsettes det et nært samarbeid mellom Kystverket og Sysselmannen.

Som politimester på Svalbard, jf. svalbardloven § 5, vil Sysselmannen utøve myndighet der hfl. gir myndigheten til politiet, jf. gjennomføringsforskriften § 2 tredje ledd.

4.1.4 Longyearbyen lokalstyre

Longyearbyen lokalstyres myndighet og ansvar begrenses til havneforvaltning innenfor Longyearbyen havnedistrikt. Longyearbyen havnedistrikt opprettes med samme geografiske avgrensning som Longyearbyens arealplanområde, fastsatt i medhold av svbml. § 47. Bydrift Longyearbyen AS, som er Longyearbyen lokalstyres heleide aksjeselskap, har stått for havnedriften i Longyearbyen. Selve havnedriften vil også etter innføringen av hfl. kunne foretas av Bydrift Longyearbyen AS, men forvaltnings- og myndighetsoppgavene legges til Longyearbyen lokalstyre. Gjennomføringsforskriften formaliserer dette ansvaret, slik at Longyearbyen lokalstyre får tilnærmet tilsvarende ansvar og myndighet for havnedriften som kommunene har på fastlandet.

4.2 Farvannsdelen

4.2.1 Trafikkbildet på Svalbard

Trafikken i farvannene rundt Svalbard kan inndeles i to hovedgrupper, nemlig turistbåttrafikk og annen trafikk.

4.2.1.1 Turistbåttrafikk

Turistbåttrafikken er knyttet til turismen til og rundt Svalbard og omfatter:

- Oversjøiske cruisebåter

Den oversjøiske cruisetrafikken varierer noe fra år til år, men har hatt en økning totalt i perioden 1997-2006. Antall seilinger har i de siste årene ligget på mellom 40 og 50, fordelt på om lag 30 skip pr. år. Oversjøiske cruiseskip er som regel store fartøy. Noen av dem kan ta mer enn 2000 passasjerer. Oppholdet på Svalbard er en del av et lengre cruise som kan inkludere norskekysten og/eller andre land. De fleste fartøyene oppholder seg 1-2 døgn i Svalbards farvann og foretar totalt 1-2 ilandstigninger, hovedsakelig på vestkysten av Spitsbergen, med Magdalenefjorden, Ny-Ålesund og Longyearbyen som de mest besøkte stedene. Sesongen for denne trafikken begrenser seg til ca. to måneder hvert år, fra midten/slutten av juni til midten/slutten av august.

- Ekspedisjonscruise

De fleste ekspedisjonscruise til Svalbard bringer med seg passasjerer på sesongens første tur. Cruisebåtene har deretter Longyearbyen som utgangspunkt for resten av sesongen. Ekspedisjonscruisetrafikken er økende, og har spredt seg til flere steder på Svalbard de senere årene. Antall turer fra Longyearbyen var 166 i 2006, fordelt på 20 fartøy.

- Dagsturbåter

I de senere årene har 2-4 båter gått i dagscruisetrafikk med utgangspunkt i Longyearbyen i sommersesongen, dvs. fra ca. 15. mai til ca. 10. oktober. Dette er daglige turer i Isfjorden med ilandstigning i Barentsburg, Pyramiden og unntaksvis noen andre steder i Isfjordområdet.

- Private småbåter

Private småbåter besøker Svalbard i løpet av sommersesongen i økende antall. I 2004 var ca. 50 private båter, hovedsaklig yachter, som besøkte Svalbard, mens tallet i 2005 var ca. 40 båter.

4.2.1.2 Annen trafikk

- Fiskefartøy

Fiskeriaktivitetene foregår hele året. Fiskefartøy fra en rekke forskjellige nasjoner driver trålfiske etter reke og torsk. I 2006 var det 27 anløp av fiskefartøy i Longyearbyen. Det er vanskelig å si noe om antallet fiskefartøy som driver torskefiske, men dette fisket foregår så langt fra land at det neppe har noen betydning for den øvrige trafikken i farvannene rundt Svalbard. Opp til ca. 30 reketrålere kan operere samtidig i farvannene ved Svalbard. De fleste reketrålerne er norske, men det er også noen fra Færøyene, Russland og Baltikum.

- Laste- og tankfartøy og offentlige fartøy

Dette er fartøy som i all hovedsak anløper Longyearbyen havn. I følge anløpsstatistikken for Longyearbyen havn var det 249 anløp av denne typen fartøy i 2006.

- Skipstrafikken til og fra Barentsburg

Til Barentsburg blir det fraktet fødevarer, materiell, tekniske produkter og utstyr, og fra Barentsburg blir det fraktet kull, containere, utstyr og materialer. Det har i tillegg vært 204 anløp av turistbåter i 2007.

- Kullutskipningstrafikken til og fra Svea

I 2007 er det planlagt 59 anløp av kullskip for utskipning av 2 884 000 tonn kull. I tillegg til bulkskipene kommer det 10-12 godsskip og 2-4 tankskip av mindre størrelse til Svea hvert år.

4.2.2 Generelt om farvannsforvaltning på Svalbard

Et hovedmål med å innføre hfl. på Svalbard er å styrke sjøsikkerheten gjennom å etablere hjemmel for regulering den økende skipstrafikken. Skipsfartsgruppen nedsatt av Polarutvalget nevner i sin rapport følgende tiltak som kan innføres med hjemmel i hfl.:

- maksimal fart

- maksimal tillatt fartøystørrelse i visse farvann

- krav om forhåndstillatelse før et fartøy seiler inne i et område

- krav om ankomst- og avgangsmelding, samt at fartøyet sender posisjonsrapport m.m. underveis

- forbud mot at visse fartøyer nytter bestemte områder, f.eks. at fartøyer med farlig og/eller forurensende last ikke får nytte områder som er spesielt farlige eller miljøfølsomme

- krav om at seilas bare kan foregå i dagslys i visse farvann

- at visse farvann ikke kan nyttes når sikten er dårlig

- at visse farvann ikke kan nyttes når issituasjonen er farlig

- krav om at taubåt skal nyttes i visse farvann

- trafikkseparasjon og/eller krav om at fartøyer skal følge bestemte leder

- møteforbud i visse områder.

Dette er tiltak som er fastsatt for bestemte farvann på fastlandet i forskrift 11. desember 1998 nr. 1273 (sjøtrafikkforskriften) for å sikre skipstrafikken i områder hvor eksempelvis risikotrafikk krever en særskilt regulering.

I tillegg nevnes at det med hjemmel i hfl. også kan fastsettes enkeltvedtak.

Svalbards spesielt sårbare miljø og forhold, som bla. issituasjon og mangelfull eller manglende sjøkartlegging i mange områder, gjør det svært viktig å få mulighet til å regulere skipstrafikk på Svalbard på samme måte som på fastlandet. I lys av den stadig økende trafikken på Svalbard er denne mulighet til å styrke sjøsikkerheten og redusere risiko for uhell i samsvar med målet om at Svalbard skal fremstå som et av verdens best forvaltede villmarksområder, og et nødvendig bidrag til å opprettholde målet om å bevare våre nære arktiske havområder som noen av verdens reneste.

4.2.3 Finansiering av farvannsforvaltningen

4.2.3.1 Kystgebyr

Hfl. § 26 gir hjemmel for innkreving av avgift til dekning av statens utgifter til farledstiltak, drift og vedlikehold av fyr, merker og andre navigasjonshjelpemidler, og til istjeneste. Kystgebyret dekker i dag 34 prosent av kostnadene til drift, investeringer og vedlikehold av statens navigasjonsinstallasjoner

I dag finansieres utgifter til fyr og merker på Svalbard av staten. Som følge av at Kystverket overtar ansvaret for fyr- og merketjenesten vil belastningsfullmakten til fyr- og merketjenesten over Svalbardbudsjettet overføres fra Norsk Polarinstitut til Fiskeri- og kystdepartementet. I første omgang vil Kystverket ha ansvaret for vedlikehold og utskifting av eksisterende fyr og merker innenfor rammen av de overførte midler fra Svalbardbudsjettet. Det kan etter hvert være behov for midler til oppgradering og utsetting av nye navigasjonsinstallasjoner. Dette vil bl.a. avhenge av behovet for nye farvannsreguleringer.

Ettersom det er for tidlig å anslå behovet for eventuelle ytterligere investeringer, er det på det nåværende tidspunkt ikke aktuelt å innføre kystgebyr for Svalbard. Kystverkets nye farledsansvar på Svalbard vil imidlertid kunne føre til investeringsbehov. Det vil på sikt være naturlig å vurdere om slike investeringer bør dekkes gjennom et kystgebyr. Departementet gjør derfor hjemmelen for å kunne kreve kystgebyr gjeldende også for Svalbard.

4.2.3.2 Anløpsavgift

Anløpsavgiften etter hfl. § 23 a) er fartøyets betaling til kommuner for bruken av sjøarealet og innretninger og tiltak som kan lette fartøyets ferdsel. Avgiften har med andre ord nær relasjon til kommunens ansvar for farvannsforvaltningen, og er ment å dekke inn de utgifter kommunene har til farvannsforvaltningen innen sitt havnedistrikt. I gjennomføringsforskriften er ikke Longyearbyen lokalstyre tillagt et tilsvarende ansvar for farvannsforvaltningen innen

sitt havnedistrikt som det kommunene på fastlandet er. Grunnlaget for innkreving av anløpsavgift er derfor annerledes enn på fastlandet.

Longyearbyen lokalstyre har etablert AIS-overvåking for Adventfjorden. Dette er eksempel på et tiltak som utvilsomt kan sies å lette fartøyets ferdsel, dersom det i tillegg til overvåking, også anvendes til å gi fartøyene tilbakemeldinger om forhold av betydning for navigasjonen i farvannet. Dette ser departementet positivt på. Slike utgifter vil ikke kunne dekkes inn over kaiavgiften og vareavgiften. Departementet antar at Longyearbyen lokalstyre vil ha løpende utgifter til finansiering og drift av denne type tiltak, og ser derfor at det kan være behov for at Longyearbyen lokalstyre har mulighet til å kreve inn anløpsavgift. Departementet understreker at en slik anløpsavgift ikke skal overstige de reelle kostnader lokalstyret har ved tiltak som anløpsavgiften skal dekke.

Ordlyden i § 23 a kan isolert sett gi inntrykk av at det er adgang til å innkreve avgift for bruken av sjøarealet i seg selv. Det nevnte kostnadsansvarsprinsippet vil imidlertid avskjære en slik tolkning. Avgiften, slik loven er tolket, skal bare dekke utgifter til konkrete tiltak og innretninger som etableres for å øke sikkerheten og fremkommeligheten innen havnedistriktet. Det gjøres ellers oppmerksom på at utgifter til isbryting har egen hjemmel i § 23 annet ledd.

4.3 Havnedelen

Det er viktig at det etableres et rammeverk for offentlig havnedrift og forvaltning på Svalbard, særlig tatt i betraktning den økende trafikken til Longyearbyen.

Antall anløp til Longyearbyen havn har hatt en ekspansiv økning de siste årene. Longyearbyen havn registrerte i 2001 166 anløp, mens det i 2005 og 2006 var registrert i underkant av 800 anløp. Mer enn halvparten av disse anløpene er turistfartøyer, som anløper stort sett i sommerhalvåret. Dette fører til at det periodevis er stor aktivitet i havnen.

Fiskeri- og kystdepartementet har for sine vurderinger lagt vekt på de konkrete behov som er meddelt av Longyearbyen lokalstyre ved Bydrift Longyearbyen AS (tidligere SSD), som står for havnedriften i Longyearbyen. En innføring av bestemmelsene i hfl. knyttet til havn, forutsetter at det opprettes et havnedistrikt, jf. hfl. § 14.

4.3.1 Opprettelsen av havnedistrikt

På fastlandet er det Fiskeri- og kystdepartementet som oppretter havnedistrikt i medhold av § 14 etter uttalelse fra kommunestyret, og kommunestyret selv som fastsetter grensen på land. Hjemmel til å opprette havnedistrikt vil også gjøres gjeldende for Svalbard. Det er imidlertid foreløpig bare aktuelt å opprette havnedistrikt for Longyearbyen, da det bare er her det er en organisert havnemyndighet som kan ivareta myndighetspålagte oppgaver. Gjennom gjennomføringsforskriften opprettes et havnedistrikt for Longyearbyen som tilsvarer Longyearbyen arealplanområde fastsatt i medhold av svbml. § 47, som også er Longyearbyen lokalstyres myndighetsområde etter Svalbardloven § 33. Arealplanområdet går i dag 100 meter ut i fjorden. Departementet har vurdert det som hensiktsmessig å knytte havnedistriktet

opp mot det allerede fastsatte planområdet. Dersom Longyearbyen lokalstyre finner behov for et større havnedistrikt i sjø for å kunne administrere havnen på en tilfredsstillende måte, vil dette måtte skje ved en utvidelse i sjø av planområdet fastsatt i medhold av svbml. Det er Miljøverndepartementet som fastsetter den endelige avgrensingen av planområdet. Havnedistriktet vil, slik forskriftsutkastet er utformet, da utvides tilsvarende.

4.3.2 Organisering av havnevirksomheten

Det er viktig å legge til rette for at det kan drives en effektiv havnevirksomhet i Longyearbyen tilpasset de administrative forhold. Gjennom hfl. § 12 kan departementet fastsette at det skal opprettes havnestyre, og gi særskilte regler for dets oppnevning og sammensetning. Dette er blitt gjort i en rekke viktige havner på fastlandet. Departementet ønsker å tilrettelegge for at Longyearbyen lokalstyre kan organisere seg på en mest mulig hensiktsmessig måte, og anser det i utgangspunktet ikke som ønskelig å pålegge Longyearbyen lokalstyre å oppnevne et havnestyre, og/eller gi nærmere regler om sammensetningen av et slikt styre. Departementet har likevel valgt å la denne bestemmelsen gjelde for Svalbard slik at det er adgang til å gi nærmere bestemmelser knyttet til havnestyre.

Myndighetspålagte oppgaver skal utføres av Longyearbyen lokalstyre på samme måte som det gjøres av kommuner uten oppnevnt havnestyre på fastlandet. I henhold til Svalbardloven § 35 vil administrasjonsutvalget i Longyearbyen lokalstyre kunne tildeles avgjørelsesmyndighet. Hfl. har ikke en særskilt hjemmel som åpner for delegasjon av forvaltningsmyndighet til private rettssubjekter. Ut fra alminnelige forvaltningsprinsipper er det tvilsomt om det er adgang til å delegere myndighetsoppgaver til private uten særskilt hjemmel. Særlige regler for Svalbard vil eventuelt måtte begrunnes ut fra de stedlige forhold. Departementet er ikke kjent med at det foreligger stedlige forhold som begrunner særlige regler for Svalbard på dette området. Det legges dermed til grunn at myndighetspålagte oppgaver ikke kan overføres til private rettssubjekt som for eksempel Bydrift Longyearbyen AS.

4.3.3 Statlige interesser i Longyearbyen havn

Longyearbyen havn har en rekke funksjoner av nasjonal betydning. Havnen anvendes bl.a. av Kystvaktfartøy og Sysselmannens fartøyer. I tillegg tjener havnen viktige samfunnsmessige behov innen for eksempel oljevernberedskap. Departementet ser behov for at statlig innflytelse sikres i en havn av nasjonal betydning. Dette mener departementet ivaretas i gjeldende regelverk. Følgende trekkes spesielt frem:

Gjennom svbml. § 50 fjerde ledd kan statlige myndigheter reise innsigelse mot arealplanutkast utarbeidet etter reglene i svbml. kapittel VI. I tillegg kan vedtak i byggesaker påklages av statlig organ « dersom vedtaket direkte berører vedkommendes myndighets saksområde » jf. § 9 i forskrift 24. februar 2003 nr. 274 Byggesaksforskrift for Longyearbyen.

Kystverket vil være klagemyndighet for enkeltvedtak i medhold av hfl. Kystverket kan utøve innflytelse og ivareta havne- og transportpolitiske hensyn ved planleggingen. Tiltak i havnen

som er av vesentlig betydning for den sjøverts ferdsel eller innseilingsforholdene (for eksempel relokalisering av en havn), kan pålegges søknadsplikt, jf. § 8 tredje ledd.

Staten vil i henhold til hfl. § 10 første ledd godkjenne alle forskrifter som fastsetter begrensninger i retten til fri ferdsel ved havner eller i farvann og som inneholder straffebud. I tillegg vil Longyearbyen lokalstyre være pliktig til å fremlegge forskrifter til godkjenning til Kystverket når disse kan virke inne på ferdselen og adgang til havn. Det forutsettes at slike forskrifter også forelegges Sysselmannen.

4.3.4 Særlig om avtalen av 1933 mellom Store Norske og staten

I henhold til avtale inngått mellom Store Norske Spitsbergen Kulkompani og staten av 8. mars 1933 er det i tinglyst heftelse av 8. mars 1933 eksplisitt sagt at « Det offentlige skal ha adgang til uten betaling å gjøre bruk av selskapets kaier og fortøyningsinnretninger, hvor dette ikke er til fortrensel eller skade for selskapet. »

I henhold til denne avtalen har f.eks. Sysselmannens tjenestefartøy rett til avgiftsfri tilgang til og bruk av kaier i det området som vil bli omfattet av Longyearbyen havnedistrikt. Egne avtaler regulerer dessuten prioriteten med hensyn til tilgang til kaiene i dette området. Departementet legger til grunn at opprettelsen av Longyearbyen havnedistrikt ikke medfører noen endring i de enkelte parters rettsstilling, såvel i henhold til den såkalte 1933-avtalen som til andre avtaler vedrørende bruk av kaier med videre i området, og at slike avtaler således vil videreføres etter innføringen av hfl. på Svalbard.

4.3.5 Finansiering av havnevirksomhet

Departementet gjør oppmerksom på at finansieringen av havnevirksomheten er blant de temaene som vurderes i forbindelse med revisjonen av hfl., og at det vil kunne komme endringer i regelverket på dette området, som også vil få betydning for havnedriften på Svalbard.

På fastlandet dekkes kostnader til utbygging, drift og vedlikehold av offentlig havnevirksomhet hovedsakelig inn gjennom oppkreving av havneavgifter og vederlag, med hjemmel i hfl. Det er kommunen, ved havnen eller havnestyret, som fastsetter og innkrever havneavgifter av fartøy og varer, som betaling for bruk av havn, infrastruktur og tjenester. Fiskeri- og kystdepartementet har regulert hvilke kostnader de forskjellige havneavgiftene skal dekke, samt gitt regler for beregning og beregningsgrunnlag (avgiftsregulativ), oppbygging, oppkreving, kostnadsregistrering m.v. av de ulike havneavgifter, jf. forskrift 2. desember 1994 nr. 1074 og forskrift 2. desember 1994 nr. 1077.

Havneavgiftene bygger på to prinsipper. For det første selvfinansieringsprinsippet, som innebærer at havnene som utgangspunkt skal dekke sine løpende utgifter gjennom inntekter. Bakgrunnen for dette prinsippet er bl.a. at det vil føre til en bedre forvaltning av ressursene i havnen. Det andre prinsippet for beregning av havneavgifter er kostnadsansvarsprinsippet. Dette prinsippet innebærer at avgiftene belastes fartøy, varer og passasjerer i et innbyrdes

forhold som tilsvarer de kostnadene brukerne påfører havnen. Bakgrunnen for dette prinsippet er bl.a. at det fører til en riktigere fordeling av kostnadene.

For å sikre gjennomføringen av prinsippene, er det i hfl. bestemt at det kommunen får inn gjennom avgifter og vederlag for bruk og utleie av særlige havneinnretninger bare brukes til havneformål. Videre skal avgiftene og vederlagene holdes atskilt fra kommunens øvrige midler i egen havnekasse. Midlene kan for eksempel ikke settes inn på felles konto sammen med andre kommunale midler. Skillet mellom havnens og kommunens økonomi for øvrig, ble innført for å unngå at kostnader ved andre kommunale tjenester veltes over på brukerne av havnen, noe som i sin tur vil være til skade for sjøtransporten.

For Longyearbyen havns vedkommende ilegges det ifølge Bydrift Longyearbyen AS i dag kai-, vare- og passasjerhonorar. Disse honorarene må ses på som privatrettslig betaling for bruk av kai og kaiarealer til forankring, lasting og lossing av gods og i land- og ombordstigning av passasjerer på samme måte som på fastlandet. Honorarstrukturen er utarbeidet etter mønster av tilsvarende avgifter med hjemmel i hfl.; kaiavgift, vareavgift og passasjeravgift.

Longyearbyen lokalstyre gis hjemmel til å innkreve avgiftene på offentligrettslig grunnlag på lik linje med det som gjøres på fastlandet. Avgiftene er underlagt både kostnadsansvarsprinsippet og selvfinansieringsprinsippet som beskrevet ovenfor. Ved innføringen av hfl. § 23 vil anløpsavgift, kaiavgift og vareavgift være aktuelle avgiftsarter. Departementet gjør oppmerksom på at trafikkavgift etter § 23 c ikke lenger er en aktuell avgift.

I tillegg vil havnen kunne kreve inn vederlag for kostnadene knyttet til sikkerhetstiltak og terrorberedskap, jf. forskrift 23. april 2008 nr. 394 om sikkerhet og terrorberedskap i havner på Svalbard. Forutsetningen for bruk av vederlag er at de samme kostnader ikke dekkes inn i form av havneavgifter. Vederlaget kan kun benyttes til havneformål, og skal holdes atskilt i egen havnekasse. Det vises ellers til Fiskeri- og kystdepartementets brev av 23. desember 2004 til Kystdirektoratet og Norsk Havneforbund om « Norske havners inndekning av kostnader forbundet med sikkerhetstiltak og terrorberedskap ».

5 Forholdet til andre lover

5.1 Svalbardsmiljøloven

Svbml. sitt virkeområde i sjø strekker seg ut til territorialgrensen og vil på enkelte områder ha til dels sammenfallende ansvarsområder med hfl. For det første vil tiltak i medhold av hfl. også kunne være regulert av svbml., i den forstand at disse eventuelt også vil kunne anses som inngrep som krever tillatelse etter svbml. Dette gjelder for eksempel ved plassering av sjømerker mv. For det andre er det behov for å foreta en nærmere gjennomgang av hvilket regelverk som vil komme til anvendelse ved fastsettelse av særlige tiltak for å ivareta miljøhensyn på Svalbard. Sistnevnte problemstilling behandles særskilt under.

5.1.1 Forholdet til svbml. § 12, § 73, § 75 og § 82 fjerde ledd

Formålet med svbml. er definert i § 1 som « å opprettholde et tilnærmet uberørt miljø på Svalbard når det gjelder sammenhengende villmark, landskapselementer, flora, fauna og kulturminner ».

I svbml. § 73 annet ledd er det inntatt en generell ferdselregel, og Sysselmannen er etter svbml. § 75 gitt kompetanse til utenfor verneområdene å « forby eller regulere ferdsel i avgrensede områder i hele eller deler av året når dette anses nødvendig for å beskytte naturmiljø, kulturminner, drikkevannsforsyning eller vitenskapelige undersøkelser ». Svalbardmiljøloven § 12 gir hjemmel for å opprette verneområder, og det følger av § 12 andre ledd, andre punktum at man i forskriften kan forby eller regulere enhver virksomhet og ferdsel som i seg selv eller sammen med annen bruk kan være egnet til å motvirke formålet med vernet. Det er i dag fastsatt ferdselsreguleringer i flere av verneområdene på Svalbard.

Videre følger det av svbml. § 82 fjerde ledd at Sysselmannen kan gi forskrifter om motorferdsel til sjøs, fastsette seilingsleder eller angi områder hvor det ikke kan seiles, hastighetsbegrensninger og bestemmelser om oppankring og ilandstigning.

I hfl. er § 6 den sentrale bestemmelsen om adgang til å gi forskjellig former for trafikkreguleringer. Bestemmelsen gir i første ledd hjemmel til å « fastsette forskrift eller enkeltvedtak om bruk eller forbud mot bruk av avgrensede farvann og om tillatelse til bruk på nærmere vilkår ». Hensynet til « å trygge ferdselen » omfatter både hensynet til fremkommelighet, og sikkerhet for liv, helse og miljø. Hfl. § 6 første ledd anvendes bl.a. til å gi ferdselsrestriksjoner for fartøy i bestemte farvann, til å pålegge slep eller andre sikkerhetstiltak og til generelle forbud og/eller vilkår for ferdsel.

I tillegg kan det etter hfl. § 6 andre ledd treffes vedtak om trafikkreguleringer som f.eks. trafikksepareringer og fartøyers største tillatte fart.

Som det fremgår ovenfor er det adgang til å gi forskrifter om farvannsreguleringer i henhold til begge lover, mens man etter hfl. § 6 også kan fastsette enkeltvedtak. Bestemmelsen i hfl. har et videre anvendelsesområde da den gir grunnlag for trafikkregulering for å trygge ferdselen, i tillegg til at hensynet til rikets sikkerhet, trafikkavviklingen og allmenne miljøhensyn som nevnes spesielt i § 6 første ledd.

Trafikkregulering av fartøy vil ofte være begrunnet, eller kunne begrunnes, i flere av de hensyn hfl. § 6 første ledd lister opp. Slike reguleringer er det naturlig å gi med hjemmel i hfl, på samme måte som på fastlandet. Kystverket har lang erfaring med denne typen reguleringer, mens svbml. § 82 fjerde ledd ennå ikke har vært i bruk.

Imidlertid kan det være områder rundt Svalbard, for eksempel bukter og fjorder, hvor det er fullt ut farbart og trygt å seile ut fra alminnelige aktsomhetsvurderinger, men hvor det likevel kan være aktuelt å innføre restriksjoner. Dette kan være knyttet til behovet for å beskytte miljøet på Svalbard generelt, spesielle naturtyper eller særlige sårbare eller verdifulle områder. Særlig gjelder dette der en reguleringen har tilknytning til en aktivitet og et verneformål på land (villmark, landskapselementer, flora, fauna og kulturminner, jf. svbml. § 1). I slike « rene vernetilfeller » er det naturlig å benytte svbml. § 82 fjerde ledd eller § 75 utenfor verneområdene og verneforskriftene innenfor verneområdene.

Lovutvalget bak svbml. (NOU 1999:21 Lov om miljøvern på Svalbard s. 159) fant det ikke formålstjenlig å legge fram forslag til regler om sjøsikkerhet i svbml, og uttalte at lovverket

på fastlandet (bl.a. hfl.) burde gjøres gjeldende på Svalbard. Utvalget uttaler at « I spørsmålet om hva som skal kunne bestemmes i medhold av svalbardmiljøloven og de andre sjøfartslovene, bør det blant annet legges vekt på å få et oversiktlig lovverk. Aktivitet som har tilknytning til aktivitet på land kan med fordel reguleres i svalbardmiljøloven fordi man da fjerner seg fra formålene med sjøfartsloven. Utvalget anser det derfor mest hensiktsmessig å benytte svalbardmiljøloven til å begrense hvor man skal tillate ilandstigninger ».

Hovedformålet med tiltaket bør med andre ord være avgjørende for hvilken hjemmel som anvendes.

5.1.2 Forholdet til ulike vernebestemmelsene og bestemmelser for virksomhet med konsekvenser for miljøet

Planlegging, utbygging og vern av havner og farleder krever tillatelse etter hfl. skal skje i samsvar med de alminnelige reglene i svbml. kapittel III-VII. Av svbml. § 57 og § 58 fremgår det at terrenginngrep enten må være i samsvar med arealplan innen planområdet eller det må foreligge godkjenning fra Sysselmannen når det dreier seg om virksomhet utenfor planområdet. Sektormyndighetsprinsippet vil medføre at tiltak ikke kan iverksettes uten at tillatelser er innhentet fra alle relevante myndigheter.

5.1.3 Oljevernberedskap

Svbml. har ingen særskilt bestemmelse om statlig beredskapsplikt. Det er likevel forutsatt at staten har ansvar for at slik beredskap finnes, og fra 1. januar 2003 er det Fiskeri- og kystdepartementet som har ansvaret for drift og utvikling av statens beredskap mot akutt forurensning på Svalbard, noe som også omfatter aksjonsorganisasjonen. Ansvaret for godkjenning av beredskapsplaner m.m. etter svbml. ligger hos Miljøverndepartementet ved Statens forurensningstilsyn, på samme måte som etter systemet for forurensningslovgivningen på fastlandet. Kystverket har, sammen med Sysselmannen, den operative rollen når det gjelder beredskap mot akutt forurensning.

5.2 Forholdet til forurensningsloven

Forurensningsloven er ikke gitt anvendelse på Svalbard. Svbm.s regler om forurensning vil komme til anvendelse.

5.3 Forholdet til plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven (pbl.) er ikke gjort gjeldende for Svalbard, men en rekke bestemmelser i plan- og bygningsloven er gjort gjeldende for Longyearbyen gjennom forskrift 24. februar 2003 nr. 274 Byggesaksforskrift for Longyearbyen. For nærmere redegjørelse vises til merknader til hfl. § 18 under pkt. 7.3. svbml. erstatter mange av de forhold som på

fastlandet reguleres i pbl. Svbm. vil gjelde så langt den passer der havne- og farvannsloven referer til pbl. Se ellers omtalen av forholdet til svbm. over.

5.4 Forholdet til svalbardloven

I henhold til Svalbardloven kapittel 5 tillegges Longyearbyen lokalstyre myndighetsoppgaver innen arealplanområdet. Kapitlet har også enkelte saksbehandlingsregler, samt henvisninger til generelt lovverk som forvaltningsloven, og offentlighetsloven, som også vil gjelde for lokalstyrets saksbehandling etter hfl.

5.4.1 Nærmere om forskrift om sikkerhet og terrorberedskap i havner på Svalbard

Forskrift 18. juni 2004 nr. 918 om sikkerhet og terrorberedskap i havner på Svalbard, som implementerer forordning (EF) nr. 725/2004 er gjort gjeldende med midlertidig hjemmel i Svalbardloven § 4. For fastlandet ble forordningen implementert gjennom forskrift 23. juni 2004 nr. 1017 om sikkerhet og terrorberedskap i havner, hjemlet i hfl.

For å oppfylle kravene i EU-direktiv 2005/65/EF om bedre havnesikring (Directive of the European Parliament and of the Council on enhancing port security - heretter « havnesikringsdirektivet ») samt forordning (EF) nr. 884/2005 om gjennomføring av inspeksjoner innen maritim sikring og terrorberedskap, sendte Kystverket 2. februar 2007 tre forskrifter på høring. En av forskriftene var ment å skulle erstatte forskriften om sikkerhet og terrorberedskap i havner på Svalbard.

I høringsrunden ble det bl.a. vist til at Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med innføringen av havne- og farvannsloven på Svalbard og at det derfor ikke var tatt stilling til hvordan de administrative spørsmål vedrørende drift og myndighet skulle løses. Havnesikringsdirektivet ble derfor ikke implementert for Svalbard. På fastlandet ble direktivet implementert gjennom forskrift 3. juli 2007 nr. 825 om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv. og forskrift 3. juli 2007 nr. 841 om gebyr for kontroll og tilsyn med sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv. Dette innebærer at rettstilstanden på dette området er forskjellig på Svalbard i forhold til fastlandet.

Departementet foreslo i høringsforslaget til gjennomføringsforskriften å gjøre forskrift 3. juli 2007 nr. 825 om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv. og forskrift 3. juli 2007 nr. 841 av samme dato om gebyr for kontroll og tilsyn med sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv gjeldende for Svalbard. Dette var begrunnet ut fra et ønske om innføre samme system og regelverk på Svalbard som på fastlandet

Flere høringsinstanser har påpekt at det er behov for en grundigere vurdering av behovet for å gjøre disse gjeldende på Svalbard.

Departementet legger til grunn at det ikke foreligger noen forpliktelser i henholdt til EØS-avtalen til å gjennomføre havnesikringsdirektivet på Svalbard, ettersom øygruppen er unntatt fra EØS-avtalen. I tråd med uttalelsene fra bl.a. Justis- og politidepartementet og Sysselmannen høringsrunden har departementet derfor vurdert det som hensiktsmessig med

en grundigere vurdering av hvorvidt det er behov for å gjøre forskrift 3. juli 2007 nr. 825 om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv. og forskrift 3. juli 2007 nr. 841 av samme dato om gebyr for kontroll og tilsyn med sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv. gjeldende for Svalbard. Departementet vil snarlig følge opp saken.

Når det gjelder gjeldende forskrift 18. juni 2004 nr. 918 om sikkerhet og terrorberedskap i havner på Svalbard, hjemlet i Svalbardloven § 4, mener departementet at forskrifter knyttet til terrorberedskap i havner bør hjemles i hfl. I forbindelse med innføring av hfl. vil derfor gjeldende forskrift med hjemmel i Svalbardloven § 4 oppheves. Departementet vil fastsette en likelydende forskrift med hjemmel i havne- og farvannsloven § 11a.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

6.1 Farvannsdelen

Fiskeri- og kystdepartementet gis den belastningsfullmakten Norsk Polarinstitutt i dag har til maritim fyr og merking over svalbardbudsjettets kapittel 18. Det forutsettes at Polarinstituttet fortsatt foretar den praktiske utsettingen og vedlikeholdet av innretningene og at dette bør nedtegnes i en avtale mellom Kystverket og Polarinstituttet. Avtalen vil bl.a. omfatte praktiske og økonomiske forhold. Polarinstituttet må tilføres de nødvendige midler til dette fra Kystverket når midlene til maritim fyr og merking over svalbardbudsjettet overføres fra Kystverket fra 2008.

I den første fasen vil Kystverket måtte sørge for videreføring av de oppgaver som utføres i dag. Etter hvert som man får vurdert behov for nye farvannstiltak kan det være behov nye navigasjonsinstallasjoner samt oppgradering av eksisterende fyr og merker. De konkrete kostnader knyttet til dette er det på det nåværende tidspunkt vanskelig å fastsette. Omfanget vil bl.a. avhenge av hvilke farvannsreguleringer og tiltak det blir aktuelt å innføre.

Kystverket må først vurdere hvilke farvannsreguleringer det er hensiktsmessig å innføre. Til å etablere grunnlaget for farvannsforvaltningen, vil det i Kystverket være behov for to til tre årsverk i en overgangsperiode på to år. Et godt kartgrunnlag er viktig som grunnlag for farvannsreguleringer. Det er i dag betydelige mangler ved kartgrunnlaget i farvannene ved Svalbard. For å sikre et godt grunnlag for farvannsforvaltningen kan det derfor også bli aktuelt å bedre sjøkartleggingen på Svalbard. Manglende kartgrunnlag vil kunne føre til en forlenget overgangsperiode. Etter overgangsperioden vil det være behov for minimum ett årsverk til å ivareta den løpende forvaltningen. Merkostnader til dette anslås til 1,6 millioner kroner de to første årene, og 0,65 millioner kroner de påfølgende år. Disse kostnadene forutsettes foreløpig dekket innenfor de til en hver tid gjeldende budsjetttrammer for Kystverket.

Når det gjelder gjennomføringen av de tiltak Kystverket foreslår, vil disse bli gjenstand for en særskilt vurdering, inkludert konsekvensene for skipstrafikken. I den sammenheng vil departementet vurdere om det bør innføres kystgebyr for Svalbard for å dekke opp for økte kostnader. Dette vil departementet eventuelt komme tilbake til på et senere tidspunkt.

6.2 Havnedelen

I praksis foregår havnedriften i Longyearbyen i dag tilnærmet likt som det gjøres på fastlandet. Forskjellen ligger først og fremst i at Longyearbyen lokalstyre i dag ikke er tillagt noen myndighetsoppgaver. Innføring av hfl. vil medføre en del myndighetsoppgaver i form av regelverksarbeid, og generell forvaltning for lokalstyret. Dette vil likevel kompenseres økonomisk ved at det gis hjemmel for innkreving av avgifter. Konsekvensene for skipsfartsnæringen antas å være begrensede ettersom avgiftsnivået ikke skal overstige de faktiske kostnader havnen har. Fordelen ved at man får en bedre organisert havnevirksomhet på øygruppen ventes å kompensere de eventuelle ekstra kostnader skipsfarten vil bli pålagt.

Kystverket vil også få et utvidet tilsynsansvar for havnevirksomheten og vil blant annet måtte godkjenne regelverk som utarbeides for havnen. Videre vil Kystverket være klageinstans for vedtak fattet av Longyearbyen lokalstyre. I tillegg vil det være behov for opplæring av lokale myndigheter, og for informasjon til publikum om eventuelle reguleringer og generelt om regelverket.

7 Merknader til enkelte bestemmelser i hfl.

Departementet vil her kommentere enkelte bestemmelser i hfl., der ordlyd, oppbygning m.m. kan være egnet til å gjøre anvendelsen på Svalbard klar.

7.1 § 9 (vilkår i tillatelse)

Det er hensiktsmessig å ha en bestemmelse der muligheten til å sette vilkår i tillatelse fremgår eksplisitt. Hfl. § 9 tredje pkt. omhandler også tvister om oppfyllelse av vilkår og beskrivelse av muligheten for tvisteløsning ved nemdsavgjørelse. Departementet vil bemerke at nemdsavgjørelse har vært svært sjelden brukt på fastlandet, og at den derfor anses som lite aktuell for Svalbard.

7.2 § 14 (havnedistrikt)

I § 14 annet ledd fremgår det at « område som i bindende reguleringsplan er avsatt til havneområde etter plan- og bygningsloven § 25, jf. § 18, inngår i havnedistriktet ». Plan- og bygningsloven er ikke gjort gjeldende for Svalbard, men denne regelen vil gjelde også for områder som er avsatt til havneområde iht. arealplaner fastsatt med hjemmel svbml.

7.3 § 18 (havnestyrets myndighet)

Hfl. § 18 annet ledd er knyttet opp mot pbls virkeområde, og det er behov for en særskilt gjennomgang av hvordan denne bestemmelsen skal forstås.

Innledningsvis vises det til gjennomføringsforskriftens § 2 første ledd annet punktum, som fastslår at departementet har « den myndighet og de rettigheter » loven gir til kommunen utenfor havnedistriktet. M.a.o. vil departementet ha myndigheten etter hfl. § 18 annet ledd utenfor havnedistriktet, selv om hfl. § 18 etter ordlyden kun gir myndighet til kommunen.

Etter § 18 annet ledd første punktum kreves det tillatelse til arbeid og anlegg i område utenfor plan- og bygningslovens virkeområde. Dette inkluderer både pbls geografiske og/eller saklige virkeområde.¹ For Svalbard er deler av plan- og bygningsloven gjort gjeldende for Longyearbyen gjennom forskrift 24. februar 2003 nr. 274 Byggesaksforskrift for Longyearbyen. Det gjelder bl.a. pbl. § 84, som hfl. § 18 viser til. Det vil derfor kreves tillatelse fra departementet (i praksis Kystverket) etter hfl. til arbeid og anlegg, som foregår utenfor Longyearbyen arealplanområde. I tillegg vil man i slike tilfelle også måtte ha tillatelse av Sysselmannen etter svalbardmiljøloven.

Innenfor Longyearbyen arealplanområde vil saker som faller inn under pbl. § 84 fortsatt behandles av Longyearbyen lokalstyre etter pbl, men saker som faller inn under hfl.s virkeområde vil ved innføringen av hfl. også måtte behandles etter hfl. § 18 annet ledd. Saker som faller utenfor det saklige virkeområde for pbl, men innenfor hfl. § 18 annet ledd skal behandles av lokalstyret kun etter hfl. I juridisk teori er antatt at det er svært få tilfeller der en kommune vil behandle en sak kun etter hfl. § 18 annet ledd.

Dersom en sak faller innenfor hfl. § 6 tredje ledd vil tillatelse måtte innhentes fra departementet både innenfor og utenfor havnedistriktet. Hfl. § 6 tredje ledd er vidt formulert og omfatter ethvert tiltak som kan føre til endring av elveløp, farled eller strømforhold eller innskrenking av farvannet til hinder for ferdsele i dybde, bredde eller høyde. Det vises videre til at dersom arbeid eller anlegg fanges opp av både § 18 annet ledd og § 6 tredje ledd skal saken behandles etter § 6 tredje ledd, dvs. av departementet, jf. § 18 annet ledd i.f. Ethvert tiltak som potensielt kan ha innvirkning på de forhold som hfl. § 6 nevner skal som hovedregel behandles av Kystverket etter hfl. og Sysselmannen etter svbml.

1 Se Salvesen, Reidar. Havne- og farvannsloven, kommentarutgave, s. 144 flg.

8 Merknader til de enkelte bestemmelser i gjennomføringsforskriften

8.1 § 1. Krav til havner og farvann på Svalbard

Med denne bestemmelsen gjøres hfl. gjeldende for Svalbard med de tilpasninger som følger av gjennomføringsforskriften. Det geografiske virkeområde angis som det indre farvann og sjøterritoriet ved Svalbard. Svalbards landområder omfatter i henhold til svalbardloven § 1 annet ledd alle øyer, holmer og skjær mellom 10 og 35 grader østlig lengde og 74 og 81 grader nordlig bredde. Dette inkluderer blant annet Spitsbergen, Nordaustlandet, Barentsøya, Edgeøya, Prins Karls Forland, Kong Karls Land, Kvitøya, Hopen og Bjørnøya.

Mot land gjelder loven til høyeste ordinære springhøyvannslinje. Dette følger av en tolkning av § 14, 2. ledd som sier at departementet oppretter, endrer og opphever havnedistrikter utenfor høyeste ordinære springhøyvannslinje. Dette er den generelle grensen mot land, dersom ikke annet er bestemt i det enkelte tilfellet. For virkeområdet på land innenfor havnedistriktet vil Longyearbyen lokalstyre selv fastsette grensen, jf. hfl. § 14 tredje ledd.

8.1.1 Nærmere om bestemmelser som unntas for Svalbard

Departementet har sett det nødvendig å unnta enkelte bestemmelser for Svalbard. Disse bestemmelsene fremgår av § 1 første ledd annet punktum. Departementet har valgt å unnta følgende bestemmelser, og gjør nærmere rede for hvorfor under:

§ 5. (statens myndighet og delegasjon)

Denne bestemmelsens første og annet ledd er innarbeidet i gjennomføringsforskriftens § 2. Enkelte av de resterende leddene i bestemmelsen står enten i motstrid til gjennomføringsforskriften eller anses som overflødige for Svalbard. Tredje og fjerde ledd knytter seg til kommunens farledsansvar. Femte ledd som angår akvakulturloven anses som uaktuell, ettersom denne loven ikke er gitt anvendelse for Svalbard.

§ 16 første og annet ledd (kommunens ansvar og myndighet)

Denne bestemmelsen knytter seg til kommunens ansvar og myndighet. Første ledd er erstattet av en tilnærmet lik bestemmelse i gjennomføringsforskriftens § 4, jf. omtalen ovenfor under særskilte merknad til § 4. Også hfl. § 16 annet ledd første punktum gjengis i gjennomføringsforskriften § 4. Annet ledd annet punktum av § 16 knytter seg til kommunens farledsansvar og er derfor ikke aktuell for Svalbard.

§ 27. (kommune- og fylkesplanlegging)

Bestemmelsen viser til at havneplanleggingen skal inngå som en del av kommune- og fylkesplanleggingen. På grunn av de administrative forhold på Svalbard har departementet valgt å inkorporere denne bestemmelsen i § 3 som omhandler Longyearbyen lokalstyres ansvar og myndighetsområde. I stedet for å vise til kommune- og fylkesplanlegging vises det til arealplanleggingen i medhold av svbml.

8.1.2 Nærmere om forskrifter som unntas for Svalbard

§ 1 annet ledd gjør forskrifter fastsatt med hjemmel i hfl. gjeldene med de tilpasningene som følger av § 6 - § 11. Enkelte forskrifter er særlig unntatt for Svalbard og fremgår av § 1 annet ledd a-j. Bakgrunnen for at departementet ønsker å unnta forskriftene for Svalbard varierer. Enkelte forskrifter som er hjemlet i bestemmelser som ikke er gjort gjeldende for Svalbard, eller som tilfellet er for forskriften om kystgebyr, som det ikke er ønskelig å gjøre gjeldende for Svalbard, da det ikke er aktuelt å innføre kystgebyr på det nåværende tidspunkt. I tillegg knytter enkelte forskrifter seg til forsvarsmessige formål som antas å ikke få betydning for Svalbard. Departementet ser det ikke som nødvendig å gå inn på innholdet i forskriftene som foreslås unntatt.

8.2 § 2. Statens ansvar og myndighet

§ 2 angir de statlige ansvars- og myndighetsforholdene for Svalbard. Som en følge av at det gis en egen bestemmelse om dette, ser departementet det som hensiktsmessig at hfl.s § 5 om statens myndighet og delegasjon unntas eksplisitt for Svalbard, jf. gjennomføringsforskriftens § 1 første ledd annet punktum. Departementet gis ansvar for etablering, drift og vedlikehold av fyrlys, sjømerker og andre navigasjonshjelpemidler, og for farledene, samt for tilsyn og

kontroll med havner. I tillegg er hfl. § 5 annet ledd innarbeidet, noe som gir departementet den myndighet og de rettigheter som er tillagt kommunen etter hfl. utenfor havnedistriktet. Ansvarsforholdene skiller seg fra det som gjelder på fastlandet, der kommuner også har farledsansvar innen sitt havnedistrikt. Longyearbyen lokalstyre vil ikke tillegges ansvar for farvannsforvaltningen etter hfl.

I henhold til § 2 tredje og fjerde ledd kan ansvaret delegeres til Kystverket, Sysselmannen og Longyearbyen lokalstyre. Denne delegasjonsadgangen vil benyttes, slik at det i praksis vil være Kystverket som vil utøve departementets myndighet etter denne bestemmelsen.

Det åpnes også opp for at Kystverket kan delegere videre sin myndighet til Sysselmannen og Longyearbyen lokalstyre hvis ikke departementet bestemmer noe annet. En eventuell delegasjon fra Kystverket til Sysselmannen eller Longyearbyen lokalstyre må forelegges departementet. Longyearbyen lokalstyre kan ikke delegeres myndighet utenfor havnedistriktet. Det antas at delegering av Kystverkets kompetanse bare vil være aktuelt for enkelte myndighetsoppgaver, og det forutsetter at Sysselmannen eller Longyearbyen lokalstyre er villig til å ta på seg disse oppgavene og har den nødvendige kompetanse.

Som politimester på Svalbard, jf. svalbardloven § 5 vil Sysselmannen utøve myndighet der hfl. gir myndigheten til politiet.

8.3 § 3. Longyearbyen lokalstyres ansvar og myndighet

Etter første ledd har Longyearbyen lokalstyre som utgangspunkt tilsvarende myndighet som kommuner har etter hfl. Der hfl.s ordlyd nevner kommuner eller kommunestyre, vil det for Svalbards vedkommende bety Longyearbyen lokalstyre. Departementet har ikke ansett det som ønskelig å skille mellom Longyearbyen lokalstyre og « lokalstyret » på samme måte som hfl. skiller mellom kommunen og kommunestyret. Dette er begrunnet ut fra et ønske om å gi Longyearbyen lokalstyre anledning til å organisere seg innad på en mest mulig rasjonell måte. Ettersom departementet i gjennomføringsforskriftens § 2 første ledd gis ansvar for farleder også innen Longyearbyen havnedistrikt (se § 4) gjelder bestemmelsen med den begrensning som følger av § 2 første ledd. Med andre ord vil de bestemmelser i hfl. som retter seg mot kommuners farledsansvar ikke gjelde for Longyearbyen lokalstyre.

Andre ledd gir Longyearbyen lokalstyre ansvar for planlegging samt utbygging og drift av kaianlegg og havneinnretninger innen Longyearbyen havnedistrikt. Denne bestemmelsen er tilnærmet lik hfl. § 16 første ledd. Departementet har unnlatt henvisningen til « egne kaianlegg og havneinnretninger », og erstattet dette med « kaianlegg og havneinnretninger innen Longyearbyen havnedistrikt ». Ettersom Longyearbyen lokalstyre ikke står som eier av kaianleggene i Longyearbyen ville det etter departementets syn være uheldig å anvende betegnelsen « egne ». Havneplanlegging skal inngå som en del av arealplanleggingen i medhold av svbml. Dette er en stedlig tilpasning av hfl. § 27.

Tredje ledd tilsvarer hfl. § 16 annet ledd første punktum og gir Longyearbyen lokalstyre i oppgave å føre tilsyn med kaianlegg og andre anlegg m.v. holdes i forsvarlig stand og at ferdselen på sjø og land ikke hindres eller vanskeliggjøres.

Departementet ser det som hensiktsmessig at disse bestemmelsene fremkommer i gjennomføringsforskriftens § 3 slik at denne gir et mer helhetlig bilde av lokalstyrets ansvar. Departementet har for ordens skyld valgt å unnta hfl. § 16 første og annet ledd eksplisitt, jf. gjennomføringsforskriftens § 1.

8.4 § 4. Longyearbyen havnedistrikt

I henhold til hfl. § 14 annet ledd er det departementet som oppretter havnedistrikt. Det er på det nåværende tidspunkt kun for Longyearbyen det er aktuelt å opprette havnedistrikt. Departementet har derfor vurdert det som hensiktsmessig å opprette havnedistriktet samtidig som at hfl. gjøres gjeldende for Svalbard. Det har vært ønskelig å knytte seg opp mot de allerede definerte grenser for Longyearbyen arealplanområde. Det er Miljøverndepartementet som har fastsatt arealplanområdet i forskrift 28. juni 2002 nr. 650 om konsekvensutredninger og avgrensning av planområdene på Svalbard jf. svbml. § 47. Planområdet dekker bare området ut til 100 meter fra land. Dersom det er ønskelig at havnedistriktet også skal dekke hele sjøarealet i Adventfjorden vil det være nødvendig med en endring av forskriften som definerer arealplanområdet.

Dersom det skulle være aktuelt å opprette havnedistrikt andre steder på Svalbard, vil hfl. § 14 gi hjemmel til dette.

8.5 § 5. Andre generelle tilpasninger av lov og forskrifter

Departementet har vurdert en slik bestemmelse som nødvendig for å kunne gi generelle tilpasninger for Svalbard både for selve loven men også for forskrifter vedtatt med hjemmel i loven.

Bestemmelsen er anvendt i forhold til de bestemmelser i lov- og forskriftsverk som gir myndighet til kommunalt organ. For Svalbard skal man der loven gir kompetanse til et kommunalt organ forstå Longyearbyen lokalstyre. Dette gjelder likevel ikke forskriften som gjelder fartsbegrensninger. Her vil Kystverket være rette myndighet, som ansvarlig for farvannsforvaltningen også innen havnedistriktet.

Videre legger forskriftsverket i stor grad kompetansen til Kystverkets distriktskontorer. Det har vært ønskelig å legge denne kompetansen til Kystverkets hovedkontor. På den måten har Kystverket etter foreleggelse for departementet mulighet til å vurdere hvor kompetansen bør ligge. De generelle tilpasningene får betydning for følgende forskrifter (hyperkoblede):

- Forskrift 2. juni 1992 nr. 426 om bruk av farvann utenom havnedistrikt og innskrenkning av havnestyrets myndighet i hovedled og viktige biled.
- Forskrift 24. september 1984 nr. 1678 i medhold av lov om havner og farvann.
- Forskrift 13. desember 1988 nr. 1011 om ankomst- og avgangsmelding og om adgang til fartøy, anlegg og innretninger.
- Forskrift 17. august 1989 nr. 819 om opplysninger som skal gis av havnebrukere og private kaieiere og om kommunens plikt til å føre statistikk.

8.6 § 6. Tilpasninger i forskrift 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø

Her er angivelse av myndighet endret slik at Kystverket har denne myndigheten både utenfor og innenfor havnedistrikt. Longyearbyen lokalstyre skal ikke ha ansvar for øvrig farvannsforvaltning, og bør derfor heller ikke ha myndighet til å gi fartsbegrensninger. For likevel å sikre innflytelse, foreslås det at lokalstyrets uttalelse skal innhentes før fastsettelse av fartsbegrensning innenfor havnedistriktet.

Hele § 3 skal erstattes med følgende: « Kystverket kan treffe enkeltvedtak og fastsette lokale fartsbegrensninger både innenfor og utenfor havnedistriktet. Før Kystverket fastsetter slik forskrift innenfor Longyearbyen havnedistrikt, skal Longyearbyen lokalstyres uttalelse innhentes.» I § 4 skal « kommunen » erstattes med « Kystverket ». § 6 første ledd første setning skal erstattes med « Kystverket kan gi dispensasjon fra forskrifter om fartsbegrensninger. »

8.7 § 7. Tilpasninger i forskrift 15. januar 1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdselen

De generelle tilpasninger i gjennomføringsforskriftens § 5 vil få betydning i forhold til angivelsene av myndigheten i § 5 og § 6. Kystdistriktskontorene vil måtte forstås som Kystverket.

I tillegg gjøres en særskilt tilpasning i § 21 første ledd som setter krav til at utskifting av sjømerker og skilt som ikke tilfredsstiller kravene skal gjøres innen « 1. juli 2007 ». Det vurderes ikke som ønskelig å angi en spesiell dato for når sjømerker og skilt som ikke tilfredsstiller kravene i forskriften skal skiftes ut. Det er behov for en gjennomgang av hva som finnes av sjømerker og skilt på Svalbard, herunder hvilke sjømerker som er klassifisert som kulturminner. Før en slik oversikt foreligger vil det være vanskelig å sette en konkret dato for oppfyllelse av kravene som settes i forskriften. Departementet har derfor valgt å erstatte hele § 21 med følgende bestemmelse: « Eksisterende godkjente sjømerker og skilt som ikke tilfredsstiller kravene etter denne forskriften kan benyttes inntil Kystverket gir pålegg om at utskifting skal finne sted.» Departementet ønsker ikke å ta stilling til om et slikt pålegg om utskifting på sikt skal finne sted. Det vil være opp til Kystverket å vurdere om et pålegg er ønskelig etter en gjennomgang av situasjonen hva gjelder fyr og merker på Svalbard.

8.8 § 8. Tilpasninger i forskrift 9. januar 2003 nr. 31 om delegering av myndighet til kommunene og andre forvaltningsorgan etter lov om havner og farvann m.v. § 7 tredje ledd og § 11 nr. 7, jf. § 5 tredje ledd

I punkt II skal « kommunale forskrifter » erstattes med « forskrifter gitt av Longyearbyen lokalstyre ».

8.9 § 9 Tilpasninger i forskrift 13. desember 1988 nr 1011 om ankomst- og avgangsmelding og om adgang til fartøy, anlegg og innretninger

Forskriften har enkelte bestemmelser som gir lempeligere krav til norske fartøyer enn utenlandske fartøyer og gir således gunstigere behandling av norske fartøyer, på grunnlag av nasjonalitet. Det kan reises spørsmål om slike bestemmelser vil være i strid med forbudet i Svalbardtraktatens artikkel 3 mot forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet under utøvelse av maritim virksomhet. Departementet har derfor valgt å gjøre følgende særskilte tilpasninger for Svalbard i forskriften:

Hele § 1 tredje ledd skal erstattes med: « Fører av fiske- eller fangstfartøy med største lengde over 20 meter kan gi ankomstmelding senere enn 24 timer før ankomst, dersom ankomststed og ankomsttid ikke er klarlagt. »

I § 1 femte ledd skal første setning erstattes med: « Bestemmelsene i første til femte ledd gjelder ikke for orlogsfartøyer, fritidsbåter og fiske- og fangstfartøyer med største lengde under 20 meter. »

8.10 § 10. Tilpasninger i forskrift 24. september 1984 nr. 1678 i medhold av lov om havner og farvann

I punkt I første ledd skal « hver kommune » erstattes med « Longyearbyen havnedistrikt » og « kommunens havner » erstattes med « havner innen Longyearbyen havnedistrikt ». Sistnevnte endring gjøres på bakgrunn av at Longyearbyen lokalstyre ikke er eier av havnene innen havnedistriktet. Punkt III annet ledd gjøres videre gjeldende for Longyearbyen lokalstyre.

8.11 § 11. Tilpasninger i forskrift 21. juli 1992 nr. 579 om lossing, lasting, lagring og transport innen havnedistriktet av farlige stoffer og varer

De generelle tilpasninger i gjennomføringsforskriftens § 5 vil få betydning i forhold til angivelsene av myndigheten i § 1-2 annet ledd. Kommunestyret vil måtte forstås som Longyearbyen lokalstyre.

Ellers gjøres følgende spesielle tilpasninger:

I § 1-5 i definisjonen av havnedistrikt skal følgende føyes til: « Sjø- og landområder innenfor de grenser som er fastsatt i medhold av forskrift 11. april 2008. nr. 342 (gjennomføringsforskriften) om havner og farvann på Svalbard § 4. »

I § 11-1 første ledd skal « kommunale og interkommunale oljevernutvalg » erstattes med « oljevernutvalget for Svalbard ».

8.12 § 12 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra 1. mai 2008.

Databasen sist oppdatert 1. okt 2008