

## Høringsnotat

---

JD / Polaravdelingen  
Dato: 08. juli 2026  
Saksnummer: 26/3023  
Høringsfrist: 15. oktober 2026

### **FORSLAG TIL FORSKRIFT OM ENDRING AV FORSKRIFT 29. APRIL 2022 NR. 643 OM KONTROLL AV REISENDE TIL OG FRA SVALBARD OG FORSLAG OM INNFØRING AV EN BESTEMMELSE OM VISITASJON AV FARTØY**

#### **1 Innledning**

Justis- og beredskapsdepartementet (JD) sender med dette på høring forslag til forskrift om endring av forskrift om kontroll av reisende til og fra Svalbard av 29. april 2022 nr. 643. I dokumentet videre er «personkontrollforskriften» brukt som korttittel.

Formålet med endringene er å foreta noen mindre, men nødvendige tekniske justeringer av forskriften knyttet til bl.a. dagens tidsfrister for forhåndsmelding om reisende og mannskap. En endring av materiell art er innføring av en bestemmelse om adgang for Sysselmesteren til å kunne visitere fartøy, dets dokumenter, last, utstyr og personer om bord i territorialfarvannet ved Svalbard. Denne delen av forslaget har sin årsak i at dagens regelverk mangler en visitasjonshjemmel. Til dette kan bl.a. også nevnes at forskrift 1. november 2024 nr. 2627 (anløpsforskriften) ikke gjelder på Svalbard per i dag. Denne forskriften og bl.a. dens visitasjonshjemmel, kan derfor ikke benyttes på Svalbard. For ordens skyld nevnes også at selv om det i notatet nedenfor stedvis vises til anløpsforskriften § 17 om plikt til å la seg visitere, er anløpsforskriften § 17 – og forslaget til ny § 6 i personkontrollforskriften – visitasjonshjemler i to ulike regelverk og følgelig heller ikke likheter. Bestemmelsene håndheves også av ulike myndigheter. For nærmere omtale av denne delen av forslaget vises særlig til pkt. 4.1 nedenfor.

Både forslaget til innføring av en ny bestemmelse om visitasjon og de mer tekniske justeringer i de eksisterende regler, er basert på innspill fra Sysselmesteren, på behov disse ser, og på deres erfaringer med forvaltningen av regelverket så langt. Videre har bl.a. Politidirektoratet (POD) og Kripos gitt tilsvarende innspill knyttet til særlig de tekniske justeringer.

Det interdepartementale polarutvalg er blitt orientert om saken underveis og utvalget har ikke hatt merknader til at saken sendes på høring.

Med unntak av forslaget om innføring av visitasjonshjemmelen i § 6 og den tilhørende endring i § 1, og som er nytt, har endringsforskriften et begrenset omfang. Forslaget sendes på høring med fire måneders svarfrist.

Frist for høringsinnspill er: **15. oktober 2026.**

## **2 Bakgrunn for regelverket om kontroll av reisende til og fra Svalbard**

Personkontrollforskriften ble fastsatt ved kgl.res. 29. april 2022 og trådte i kraft 6. mai 2022. Forskriften innfører for Svalbard relevante deler av lov 20. april nr. 8 om grensetilsyn og grensekontroll av personer (grenseloven) og forskrift av 29. april 2022 nr. 665 om grensetilsyn og grensekontroll av personer (grenseforskriften). Forskriften gjør videre nødvendige tilpasninger av hensyn til de stedlige forhold. Personkontrollforskriften er hjemlet både i grenseloven og i lov 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard (Svalbardloven) og har således et bredt hjemmelsgrunnlag.

Personkontrollforskriften er rettsgrunnlag for kontroll av reisende til og fra Svalbard, og gjør det bl.a. mulig å fastslå identiteten til de reisende på en mer effektiv måte samtidig som rettssikkerheten for den enkelte ivaretas.

På samme måte som på fastlandet skal grenselovgivningen på Svalbard ivareta sikkerheten på territoriet og forebygge og bekjempe kriminalitet, ut ifra hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap og for å redusere sårbarheten i samfunnet. Grenselovgivningen legger derfor til rette for grensekontroll i samsvar med internasjonale forpliktelser og nasjonale behov, og har bl.a. som formål å hindre grensekryssende kriminalitet og bekjempe trusler mot folkehelsen.

Innføringen av grenselovgivningen på Svalbard må også ses i lys av samfunnsutviklingen på øygruppen, den betydelige økningen i antall reisende til øygruppen, og utviklingen internasjonalt. Svalbard har gjennomgått store endringer, og har gått fra dels å være et fjerntliggende og utilgjengelig sted, til å bli et sted som besøkes året rundt av bl.a. forskere og turister fra hele verden. Og mens det tidligere kun var noen få rutefly til Longyearbyen i uken, er det nå tilnærmet daglige ruteflygninger mellom Longyearbyen og fastlandet, og det er gjennom året et betydelig antall charterfly direkte fra utlandet og også en del privatfly. Oversjøiske cruiseskip og en rekke gods- og forskningsfartøyer anløper også hyppig. Til eksempel har Longyearbyen havn de siste årene flere ganger vært blant de havner i landet med flest cruiseanløp.

Erfaringer fra håndteringen av Covid 19-pandemien viste også at det er behov for kontroll av reisende til og fra øygruppen.

Personkontrollforskriften må videre ses i sammenheng med forskrift av 3. februar 1995 nr. 96 om bortvisning og utvisning av personer fra Svalbard (bortvisningsforskriften). Forskriften ble første gang fastsatt i 1976, og er senere også endret. Det har derfor i lang tid eksistert regler om bortvisning og utvisning av personer fra Svalbard, jf. bortvisningsforskriften §§ 1 og 2. Grunnlagene for bortvisning gjelder en rekke forskjellige forhold.

I 2016 ble det til bortvisningsforskriften tilføyd regler om bortvisning av personer som er underlagt reiserestriksjoner vedtatt av FNs sikkerhetsråd eller som omfattes av internasjonale reiserestriksjoner som Norge har sluttet opp om og som er gjennomført for øvrige deler av Kongeriket Norge.

Gjennom vedtagelsen av personkontrollforskriften og innføring av grenseloven på Svalbard, ble bortvisningsforskriften supplert med noen nye grunnlag for bortvisning. Suppleringene gjelder mulighet til bortvisning dersom vedkommende ikke kan eller vil fremvise gyldig legitimasjonsdokument ved kontroll, og

mulighet for bortvisning dersom det er nødvendig av hensyn til folkehelsen eller offentlig orden. Deler av dette må bl.a. ses i sammenheng med erfaringer fra Covid 19-pandemien.

Ved forskrift av 13. desember 2022 nr. 2193 om vareførselskontroll på Svalbard, er det innført regler for kontroll med vareførselen til og fra Svalbard og med at gjeldende lovbestemmelser om vareførselen overholdes.

De her nevnte regelverk – personkontrollforskriften og bl.a. dennes innføring av relevante deler av grenseloven og grenseforskriften, bortvisningsforskriften og forskrift om vareførselskontroll på Svalbard – gir til sammen helhetlige kontrollordninger og -systemer for denne delen av Norge.

### **3 Om behovet for justeringer mv.**

Personkontrollforskriften har vært virksom siden begynnelsen av mai 2022. I løpet av denne tiden har Sysselmasteren og øvrige fått praktisk erfaring med regelverket, og derigjennom også sett behov for noen justeringer. I tillegg er det avdekket en feil henvisning i nåværende § 9 som nå rettes. I tillegg ser JD også behov for å vurdere unntak for norsk sivil statsluftfart.

På bakgrunn av ovennevnte legger JD i dette høringsnotatet opp til:

- Innføring av adgang for Sysselmasteren til å kunne visitere fartøy, dets dokumenter, last, utstyr og personer om bord i territorialfarvannet ved Svalbard.
- Justering av fristen for innsendelse av forhåndsmelding om reisende og mannskap på luftfartøy (charter og privatfly).
- Adgang for Sysselmasteren til å kunne godta ulike typer forhåndsmeldinger fra private fritidsfartøy.
- Adgang for Sysselmasteren til å fastsette frist for innsending av forhåndsmeldinger fra fartøy som kysser territorialgrensen, men uten å gå til havn.
- Forskriftsfesting av praksis om unntak for norsk sivil statsluftfart.
- Mest mulig rendyrking og bruk av begrepet «fartøy» som samlebegrep for skip og båter i alle størrelser.

## **4 Gjeldende rett og forslag til nye regler**

### **4.1 Innføring av adgang for Sysselmasteren til å kunne visitere fartøy i territorialfarvannet**

Sysselmasteren har bl.a. vist til at anløpsforskriften ikke gjelder på Svalbard per i dag, at det er mangler i dagens forskriftsverk og at det er tilsvarende behov for kontrollhjemler på Svalbard som på fastlandet. Og i dette tilfellet konkret overfor fartøy i territorialfarvannet ved Svalbard. Det vises her og som illustrasjon mv. også til den visitasjonshjemmel som finnes for fastlandet og for Jan Mayen gjennom anløpsforskriften § 17.

På lik linje med Sysselmasteren ser JD det som viktig å ha kontrollhjemler også for Svalbard.

Etter JDs vurdering er det hjemmel for bl.a. denne typen regler i Svalbardloven § 4 og som bl.a. gir rettsgrunnlag for å fastsette forskrifter om «...*skipsfart*...» og

«...den offentlige orden...». Ifølge forarbeidene til Svalbardloven kan dette være regler til «...oppretholdelse av orden og sikkerhet for person og eiendom...», herunder om «...anmeldelse av og kontroll med reisende...» til og fra øygruppen.

I forbindelse med innføring av personkontrollforskriften ble bl.a. også følgende uttalt i den kgl.res.: «Det kan også tenkes tilfeller der hensynet til offentlig orden i vid forstand, eller folkehelsen krever at myndighetene, for eksempel for å forebygge terrorhandlinger i en akutt situasjon eller under en pandemi, har oversikt over hvem som reiser til eller fra Svalbard».

Ovennevnte viser et vidt anvendelsesområde for Svalbardloven § 4, herunder for en visitasjonshjemmel som foreslått. Og bruk av hjemmelen ved pandemifarer, tilsier også mulig bruk ved andre typer problemstillinger Norge måtte stå overfor.

På bakgrunn av ovennevnte foreslår JD at det i personkontrollforskriften inntas en hjemmel om visitasjon i det som blir ny § 6 og med nødvendige tilpasninger for Svalbard. Tilpasningene består bl.a. i at Sysselmesteren utpekes som myndighet i forslaget til ny bestemmelse, og at bestemmelsen – med de unntak som er angitt – retter seg mot alle fartøy uavhengig av nasjonalitet.

Skip som går til havn på Svalbard vil derigjennom også bli gjenstand for bl.a. person- og vareførselskontroll. Og videre havnestatskontroll i regi av Sjøfartsdirektoratet dersom også det er aktuelt. Visitasjonshjemmelen retter seg, med de unntak bestemmelsen selv angir, mot skip som ikke anløper havn, men som allikevel oppholder seg i territorialfarvannet. Dette gjenspeiles også i selve ordlyden via dens beskrivelse «...i territorialfarvannet ved Svalbard».

Med visitasjon etter personkontrollforskriften menes kontroll av fartøy, dets papirer, last, utstyr og personer om bord i den hensikt å fastslå hvorvidt fartøyet oppfyller krav og plikter som fremgår av personkontrollforskriften. Og hva dette kan være fremgår av forskriftens formål hvor det sies: «Forskriften skal hindre grensekryssende kriminalitet og trusler mot folkehelsen og legge til rette for kontroll av reisende for å ivareta offentlig orden og andre nasjonale behov, og for å sikre oppfyllelsen av internasjonale forpliktelser».

Når det gjelder medvirkningspliktene etter § 6 kan vises til beskrivelsene av anløpsforskriften § 17 og det som der sies om hva slags assistanse som kan måtte påregnes: «Dette kan blant annet inkludere å stoppe fartøyet eller slippe ned leder for å gi mannskapet adgang om bord på fartøyet». Dette er typiske eksempler på medvirkningsplikter for en visitasjon også etter personkontrollforskriften.

Hva gjelder annet ledd om at skipsføreren skal følge de anvisninger som blir gitt for den videre seilasen, vil hovedregelen normalt være pålegg om å forlate territorialfarvannet. Og da vanligvis etter korteste sikre seilingsrute. Dersom det også er behov for mer detaljerte anvisninger, vil Sysselmesteren bl.a. kunne rådføre seg med eget mannskap på tjenestefartøyet, Polarsyssel, og også med norske sjøfartsmyndigheter.

Det er for ordens skyld presisert unntak for uskyldig gjennomfart i forslaget til ny bestemmelse. Med «uskyldig gjennomfart» menes fremmede fartøyers rett etter havretten til navigasjon gjennom sjøterritoriet, enten i transitt eller på vei til eller fra norsk indre farvann. Gjennomfart skal skje uavbrutt og raskt. Navigasjon i indre farvann er ikke omfattet av retten til uskyldig gjennomfart.

Videre får bestemmelsen heller ikke anvendelse på fremmede statsfartøy benyttet for ikke-kommersielle formål eller militære fartøy. Slike fartøy er underlagt forskrift 2. mai 1997 nr. 396 om adgang til og opphold på norsk territorium under fredsforhold for fremmede militære og sivile statsfartøyer.

Forskriften har blant annet bestemmelser om tillatelse for anløp. Forskriften gjelder for Svalbard. Som omtalt i kap. 2.2.2 i Meld. St. 26 (2023–2024) Svalbard, fører norske myndigheter en meget restriktiv praksis når det gjelder diplomatisk klarering av fremmede militære luftfartøy og skip. Denne praksis ligger fast.

Avslutningsvis nevnes også at det finnes ulike visitasjonshjemler overfor skip i lovverk som gjelder for Svalbard allerede, for eksempel i lov 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten (kystvaktloven) § 31 og i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 53. Slike regler er derfor ikke noe nytt for Svalbard.

Selv om kystvaktloven i § 18 retter seg mot «...de til enhver tid gjeldende bestemmelser om fartøyers anløp av og ferdsel i sjøterritoriet og det indre farvann...» retter ikke disse lovverk og hjemler seg mot visitasjonsbehov etter personkontrollforskriften konkret. På lik linje med Sysselmasteren mener JD det derfor er riktig og nødvendig med en egen visitasjonshjemmel i personkontrollforskriften.

Det innføres ikke nye meldings- eller rapporteringsplikter i forslaget til ny § 6. Og de medvirkningsplikter mv. skipsfører har eller kan få etter ny § 6, følger direkte av bestemmelsen. Disse medvirkningsplikter er i praksis de samme som i anløpsforskriften § 17.

For ordens skyld nevnes at den mulighet som nå foreslås for Sysselmasteren til å fastsette en frist for innsendelse av meldinger etter personkontrollforskriften § 7, gjelder noe annet enn medvirkningspliktene etter forslaget til § 6. Førstnevnte gjelder fastsettelse av en konkret frist for de tilfeller fartøyet skal anløpe indre farvann men uten å gå til havn. For nærmere beskrivelse av dette vises til punkt 4.4 nedenfor.

Bestemmelsen om visitasjon av fartøy foreslås som en ny § 6 i personkontrollforskriften og det foreslås følgende overskrift og ordlyd:

#### **«§ 6. Plikt til å la seg visitere**

*Sysselmasteren kan visitere ethvert fartøy tilhørende alle flaggstater, dets dokumenter, last, utstyr og personer om bord i territorialfarvannet ved Svalbard. Skipsføreren av det visiterte fartøyet skal yte den assistansen som er aktuell for å lette visiteringen. Fartøyets kommunikasjonsutstyr skal være tilgjengelig uten vederlag. På oppfordring skal skipsføreren gi opplysninger av interesse for norske myndigheter.*

*Skipsføreren skal følge de anvisningene som blir gitt for den videre seilasen.*

*Paragrafen her gjelder ikke for fremmede fartøy som har adgang til uskyldig gjennomfart i norsk sjøterritorium eller for fremmede statsfartøy benyttet for ikke-kommersielle formål eller militære fartøy».*

Forslaget til ny § 6 følges også av et tilhørende forslag om en endring i formålsparagrafen ved at det i denne legges til et nytt annet punktum i § 1:

*«Forskriftens formål er også å legge til rette for myndighetsutøvelse i Svalbards territorialfarvann, ved å bidra til at norske myndigheter får situasjonsforståelse og kontroll over skipstrafikk til, fra og i territorialfarvannet, av hensyn til rikets sikkerhet, beredskap og forsvar».*

Tillegget i formålsbestemmelsen er gjort både for å angi hva formålet med en visitasjon er, og for å ramme inn bestemmelsen, slik det for den del også gjøres i anløpsforskriften, men der på en litt annen måte.

Tilpasningene i formålsbestemmelsen er gjort ut fra at Sysselmasteren er ansvarlig myndighet etter forslaget til ny § 6, og Sysselmasterens oppgaver er myndighetsutøvelse.

For best mulig nytte og verdi av visitasjoner, legges til grunn at Sysselmasteren deler ev. opplysninger de måtte få med andre relevante myndigheter slik at disse kan vurdere ev. behov for oppfølging fra deres side. Også av denne grunn brukes i formålsbestemmelsen «norske myndigheter» og ikke kun Sysselmasteren.

Den praktiske gjennomføring av informasjonsdelingen mv., må operasjonaliseres og besørges av de operative ledd. All oppfølging og informasjonsdeling vil uansett avhenge av hva Sysselmasteren ser eller får kjennskap til ved en visitasjon, for eksempel om mulige straffbare forhold.

Som følge av forslaget til ny § 6 om visitasjon og tilhørende nytt punktum i § 1, foreslås også en ny tittel på forskriften for bedre å dekke hele forskriftens innhold. Forskriften foreslås også gitt en korttittel; «personkontrollforskriften».

## **4.2 Frist for innsending av forhåndsmelding fra luftfartøy**

Personkontrollforskriften § 8 annet ledd lyder: *«En forhåndsmelding etter § 7 første ledd som gjelder andre luftfartøy i kommersiell trafikk, skal gis senest 48 timer og minst to arbeidsdager før luftfartøyet lander på Svalbard».*

Bakgrunnen for at denne fristen opprinnelig ble valgt, er at det opereres med en tilsvarende frist i § 4 i forskrift av 23. november 1973 nr. 3427 om luftfart på Svalbard (og da mht. trafikktillatelse fra luftfartsmyndighetene).

I praksis er 48-timersfristen derfor en særregel for Svalbard. Etter det JD erfarer opplever både Sysselmasteren og flyselskapene at det er problematisk å overholde fristen. Etter dagens § 8 vil det for eksempel være et brudd på bestemmelsen dersom det gjøres registreringer eller endringer i det som allerede er registrert senere enn 48 timer før landing på Svalbard.

Dagens regel har også vist seg å bli en kilde til feil i forhåndsmeldingene ved at dataene hentes fra private billett kjøp (bookingsystemene) og ikke via flyselskapenes ID-sjekk i forbindelse med ombordstigning.

Regelen fraviker for øvrig fra det som gjelder for rutetrafikk og det som ellers er vanlig i luftfarten hvor forhåndsmeldinger skal gis *«...etter at innsjekkingen er avsluttet».*

For å løse disse forhold foreslår JD at 48-timers-regelen erstattes av samme frist som i grenseforskriften § 4-9 om at forhåndsmelding skal oversendes *«...etter at innsjekkingen er avsluttet».* Med dette blir fristregelen den samme for hhv. rute-

og chartertrafikk (kommersiell trafikk). Etter det JD forstår ønsker både Sysselmesteren og flyselskapene en slik regel.

Også POD og Kripos har tatt denne problemstillingen opp med departementet. De viser til at kravet om å avgi forhåndsmelding 48 timer / to arbeidsdager før ankomst, avviker fra gjeldende standarder for innsamling av passasjeropplysninger, og at de ikke kan se noen grunn til at det for Svalbard skal være en slik særregel. På lik linje med Sysselmesteren tar de derfor til orde for at det for charterfly etableres samme frist for innsending av forhåndsmelding som for andre kommersielle flygninger.

Sysselmesteren har også tatt opp om hvorvidt fristen for avgivelse av forhåndsmelding «...etter at innsjekkingen er avsluttet» også bør gjelde for privatfly. Sysselmesteren ser fordeler ved en slik løsning.

Per i dag reguleres privatflygninger til Svalbard av personkontrollforskriften § 8 femte ledd. Denne regel bygger igjen på grenseforeordningen vedlegg VI pkt. 2.3, men inneholder i tillegg, en særregel om at forhåndsmeldingen «...skal gis senest 48 timer og minst to arbeidsdager før luftfartøyet lander på Svalbard».

Siden særregelen om 48 timer nå foreslås fjernet for charterfly, vurderer JD at det er naturlig at det samme gjøres for privatflygningers del og at bestemmelsen for øvrig gjøres mer lik grenseforordningen og måten slike flygninger er regulert på fastlandet.

På bakgrunn av ovennevnte foreslår JD derfor at dagens § 8 annet ledd oppheves, og at rute- og charterflygninger (kommersielle flygninger) i sin helhet reguleres av det som etter forslaget blir § 9 første ledd og med følgende ordlyd:

*«For luftfartøy i kommersiell trafikk skal en forhåndsmelding etter § 8 første ledd gis etter at innsjekkingen er avsluttet».*

Videre foreslås at § 8 femte ledd og som i forslaget blir § 9 fjerde ledd, endres til:

*«Er flygningen privat, skal fartøysjefen før avgang oversende opplysninger om passasjerenes identitet og en generell erklæring som inneholder flygeplanen og annet i samsvar med Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart vedlegg 2».*

### **4.3 Forhåndsmelding fra fartøy - private fritidsfartøy**

Plikt til innsendelse av forhåndsmelding om reisende og mannskap på fartøy, er gitt i forskriftens § 9 og som også gir nærmere regler for slik forhåndsmelding.

Basert på opplysninger fra Sysselmesteren er det, etter det JD erfarer, per i dag ikke mulig for private fritidsfartøy å inngi forhåndsmelding etter de oppsatte regler om bruk av SafeSeaNet Norway (i gjeldende forskrift benevnt som «Nasjonal meldingsportal for sjøfartøy»). Dette fordi dagens registreringssystemer forutsetter tilknytning til et firma, noe mange privateide fritidsfartøyer ikke har.

For å besørge en praktisk og hensiktsmessig løsning av dette, foreslås derfor at i det som blir § 10 første ledd også inntas et nytt annet punktum, og med følgende ordlyd:

*«For private fritidsfartøy kan Sysselmesteren godta at forhåndsmelding gis på annen måte enn gjennom SafeSeaNet Norway».*

Til opplysning nevnes at dette også er en problemstilling for fastlandet og som bl.a. Kystverket ser nærmere på. Forslaget her vil kunne fungere i perioden frem til Kystverket eventuelt har funnet en måte å løse det nevnte på.

#### **4.4 Frist for innsending av forhåndsmelding fra fartøyer som ikke skal anløpe havn på Svalbard**

Personkontrollforskriften § 7 første ledd lyder:

*«Grenseloven § 16 gjelder for Svalbard, slik at plikten til å gi forhåndsmelding gjelder for transportører av alle luftfartøy til eller fra Svalbard. Plikten gjelder også for fører av sjøfartøy på vei til eller fra indre farvann eller havn på Svalbard».*

Denne bestemmelsen inneholder imidlertid ingen bestemmelse om frist for innsending av pålagt forhåndsmelding.

I grenseloven § 25 nr. 8 fremgår at det i forskrift bl.a. kan bestemmes når forhåndsmeldinger skal sendes inn, og slike regler er gitt i grenseforskriften § 4-10 tredje ledd:

*«Politidirektoratet gir nærmere retningslinjer for gjennomføring av plikten til å gi forhåndsmelding for ulike typer fartøy, herunder hvilke opplysninger som skal gis, når og hvordan opplysningene skal oversendes».*

Slike retningslinjer er gitt i Rundskriv fra POD (RPOD-2023-4). Dette rundskrivet begrenser seg imidlertid til å gi retningslinjer for de situasjoner hvor sjøfartøyet skal gå til havn. Dette igjen har sin bakgrunn i at forhåndsmelding til politiet iht. grenseforskriften § 4-10 skal gis for å kunne gjennomføre innreisekontroll etter bl.a. utlendingsloven.

Siden selve plikten til å avgi forhåndsmelding uansett foreligger – jf. personkontrollforskriften § 7 første ledd annet punktum – er også dette et spørsmål om praktisk gjennomføring av reglene, og som på fastlandet reguleres ved bruk av retningslinjer som nevnt.

JD foreslår derfor et nytt fjerde ledd i det som blir §10 og etter mønster av grenseforskriften § 4-10 tredje ledd:

*«For fartøy som ikke skal anløpe havn på Svalbard gir Sysselmesteren nærmere retningslinjer for gjennomføring av plikten til å gi forhåndsmelding etter § 8 første ledd, herunder hvilke opplysninger som skal gis, når og hvordan opplysningene skal oversendes».*

Det blir etter dette opp til Sysselmesteren, og basert på lokale forhold og behov mv., å bestemme den nærmere frist. På fastlandet skal i henhold til anløpsforskriften § 10, anløpsmelding i disse tilfeller gis senest 24 timer før fartøyet krysser grunnlinjen. Med mindre begrunnede forhold tilsier noe annet, mener JD det er nærliggende at det i retningslinjene som skal fastsettes av Sysselmesteren, blir gitt anvisning på samme frist.

Paragraf 13 om straff viser ikke direkte til dagens §§ 8 og 9. Paragraf § 8 viser imidlertid til § 7 som § 13 igjen viser til. Følgelig er også brudd på plikter i dagens § 8 belagt med straff. Etter retting i § 9, jf. pkt. 4.5.1 nedenfor, vil også § 9 vise til § 7 (eller det som i forslaget blir ny § 8).

## 4.5 Øvrig rettelse og presisering av unntak mv.

### 4.5.1 Retting av inkurie i personkontrollforskriften § 9

I personkontrollforskriften § 9 om sjøfartøy, henvises i dag til § 8 som gjelder luftfartøy. Dette er en inkurie, og riktig henvisning skal være § 7. Dette foreslås derfor rettet. Ved at tidligere § 7 etter forslaget blir ny § 8 er det imidlertid ingen ordlydsendring her.

### 4.5.2 Unntak fra krav om forhåndsmelding

Sysselmesteren har også tatt opp om det bør gjøres ytterligere unntak fra kravet om forhåndsmelding enn det som per i dag følger av personkontrollforskriften § 7 tredje ledd.

Problemstillingen har blant annet kommet opp i forbindelse med ulike typer oppdragsflygning i regi av Kystverket, men spørsmålet er også relevant for andre flygninger kategorisert som «norsk sivil statsluftfart med offentligrettslig formål» (for videre beskrivelse viser vi her til forskrift av 26. mai 2020 nr. 1076 om sivil statsluftfart med offentligrettslig formål mv.).

I dag legges til grunn at slike flygninger faller utenfor personkontrollforskriften.

For å unngå fremtidig tvil og samtidig forskriftsfeste dagens praksis, foreslår JD at unntaket tas inn i forskriften som et tillegg til det som blir personkontrollforskriften § 8 tredje ledd (blir nytt annet punktum i § 8 tredje ledd) og med følgende ordlyd:

*«Det samme gjelder norsk sivil statsluftfart slik det er definert i forskrift 26. mai 2020 nr. 1076 § 1 annet ledd annet punktum.»*

### 4.5.3 Rendyrking av begrepet «fartøy»

Personkontrollforskriften bruker i dag bl.a. begrepene; «sjøfartøy», «luftfartøy» og tidvis også kun «fartøy». Enten direkte ut fra selve ordet, og uansett ut fra sammenhengen for øvrig, er ikke tvilsomt hva som til enhver tid menes. Formålet med å bruke de to førstnevnte begreper, har vært å skille mellom trafikk på sjø og trafikk i luften der det måtte være relevant.

I den praktiske språkbruk – og ikke minst i maritimt lovverk – er imidlertid «fartøy» det vanlige og det foretrukne begrep på sjøfartens område. JD foreslår derfor å rendyrke forskriften langs de samme linjer og primært bruke «fartøy» som et samlebegrep for skip og båter i alle størrelser.

Forskriften bruker allikevel fortsatt begrepet «private fritidsfartøy» (jf. nytt siste punktum i § 10 første ledd) og det gjeldende begrep «turistskip» (jf. nåværende § 9 siste ledd). Dette for i disse tilfeller å vise hvilke fartøyer mer konkret disse regler retter seg mot.

For å skille mot fartøy som opererer i luften, brukes fortsatt begrepet «luftfartøy» og som for øvrig også er det begrep som brukes i luftfartslovgivningen.

Endring i bruk av begrepet «sjøfartøy» til begrepet «fartøy» er kun språklig og innebærer uansett ingen innholdsmessige endringer. Endringen gjelder nåværende bestemmelser; § 5 første ledd bokstav a., § 6, § 7 første ledd, § 9 første og tredje ledd og § 11 første og annet ledd.

#### **4.5.4 Ajourføringer**

Som følge av forslaget til en ny § 6 er den påfølgende paragrafnummerering justert, og eksisterende henvisninger oppdatert. Endringene i straffebestemmelsen er også rene justeringer, og ikke materielle endringer.

### **5 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Med unntak av plikten til å la seg visitere etter forslaget til ny § 6, jf. § 1 nytt annet punktum i personkontrollforskriften, innfører ikke forslagene nye plikter, men gir bl.a. oppdaterte frister for innsendelse av forhåndsmeldinger i tråd med de frister som ellers gjelder eller er vanlig i bransjene. Forslaget om at Sysselmesteren kan godta flere typer innmeldinger fra private fritidsfartøyer, er rene forenklinger for alle parter. Øvrige forhold gjelder en rettelse og en formalisering av unntaket for norsk sivil statsluftfart.

De forslagene som nå er til høring har derfor få eller ingen økonomiske eller administrative konsekvenser som er til byrde for de berørte, men løser isteden utfordringer partene etter dagens regler har støtt på.

Når det gjelder forslaget til ny § 6, jf. § 1, vil en visitasjon pålegge skipsfører å bidra som beskrevet, og den pågående fart eller aktivitet vil måtte tilpasses, eventuelt også stilles i bero, inntil visitasjonen er avsluttet. Under de fleste forhold og situasjoner vil kostnader forbundet med dette uansett være beskjedne. Fartøy i uskyldig gjennomfart og fartøy med tillatelse etter forskrift 2. mai 1997 nr. 396 er videre eksplisitt unntatt.

Sysselmesteren vil både få en ny hjemmel og for den del potensielt også nye utgifter når visitasjoner etter forslaget til ny § 6 gjennomføres.

Sysselmesteren ser imidlertid mangler ved at en visitasjonshjemmel per i dag ikke eksisterer, og har derfor påpekt at dette bør innføres.

Innføring av selve hjemmelen som sådan medfører uansett ikke kostnader hverken for Sysselmesteren eller andre. Hjemmelen gir en mulighet ved behov, og påfølgende utgifter mv. Sysselmesteren måtte få som følge av bruk av hjemmelen, må dekkes innenfor etatens gjeldende budsjettammer.

At Sysselmesteren får mulighet til visitasjoner etter personkontrollforskriften, kan også gi positive synergier for andre myndigheter. For eksempel via deling av informasjon, noe som igjen kan sette øvrige myndigheter i stand til å løse egne oppgaver så effektivt som mulig.

### **6 Forslag til forskriftsendringer**

#### **Forslag til forskrift om endringer i forskrift om kontroll av reisende til og fra Svalbard**

Fastsatt ved kgl. res... med hjemmel i lov 20. april 2018 nr. 8 om grensetilsyn og grensekontroll av personer (grenseloven) § 25 nr. 1 og lov 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard § 4. Fremmet av Justis- og beredskapsdepartementet.

I forskrift 29. april 2022 nr. 643 om kontroll av reisende til og fra Svalbard gjøres følgende endringer (endringer i kursiv):

Forskriftens tittel skal være:

Forskrift om kontroll av reisende til og fra Svalbard *og om visitasjon av fartøy i territorialfarvannet ved Svalbard (personkontrollforskriften)*

Nytt annet punktum i § 1 skal lyde:

*Forskriftens formål er også å legge til rette for myndighetsutøvelse i Svalbards territorialfarvann, ved å bidra til at norske myndigheter får situasjonsforståelse og kontroll over skipstrafikk til, fra og i territorialfarvannet, av hensyn til rikets sikkerhet, beredskap og forsvar.*

§ 5 første ledd bokstav b. skal lyde:

i territorialfarvannet på *fartøy* underveis til eller fra havn eller indre farvann på Svalbard

Ny § 6 skal lyde:

#### **§ 6. *Plikt til å la seg visitere***

*Sysselmasteren kan visitere ethvert fartøy tilhørende alle flaggstater, dets dokumenter, last, utstyr og personer om bord i territorialfarvannet ved Svalbard. Skipsføreren av det visiterte fartøyet skal yte den assistansen som er aktuell for å lette visiteringen. Fartøyets kommunikasjonsutstyr skal være tilgjengelig uten vederlag. På oppfordring skal skipsføreren gi opplysninger av interesse for norske myndigheter.*

*Skipsføreren skal følge de anvisningene som blir gitt for den videre seilasen.*

*Paragrafen her gjelder ikke for fremmede fartøy som har adgang til uskyldig gjennomfart i norsk sjøterritorium eller for fremmede statsfartøy benyttet for ikke-kommersielle formål eller militære fartøy».*

Nåværende § 6 blir § 7 og skal lyde:

Grenseforskriften § 4-8 første ledd gjelder for Svalbard, slik at fører av *fartøy* eller transportør av luftfartøy før ankomsten til Svalbard skal kontrollere at reisende har pass eller annet gyldig legitimasjonsdokument i samsvar med § 4.

Nåværende § 7 blir § 8 og § 8 første ledd annet punktum skal lyde:

Plikten gjelder også for fører av *fartøy* på vei til eller fra indre farvann eller havn på Svalbard.

§ 8 tredje ledd nytt annet punktum skal lyde:

*Det samme gjelder norsk sivil statsluftfart slik det er definert i forskrift 26. mai 2020 nr. 1076 § 1 annet ledd annet punktum.*

Nåværende § 8 blir § 9 og § 9 nytt første ledd skal lyde:

*For luftfartøy i kommersiell trafikk skal en forhåndsmelding etter § 8 første ledd gis etter at innsjekkingen er avsluttet.*

Nåværende § 8 annet ledd oppheves.

Nåværende § 8 tredje ledd blir § 9 annet ledd.

Nåværende § 8 fjerde ledd blir § 9 tredje ledd.

Nåværende § 8 femte ledd blir § 9 fjerde ledd og skal lyde:

Er flygningen privat, skal *fartøysjefen før avgang oversende* opplysninger om passasjerenes identitet og en generell erklæring som inneholder flygeplanen og annet i samsvar med Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart vedlegg 2.

Nåværende § 8 sjettede ledd blir § 9 femte ledd.

Nåværende § 8 sjuende ledd blir § 9 sjettede ledd.

Nåværende § 9 blir § 10 og overskriften skal lyde:

## **§ 10. Særlig om forhåndsmeldingen om reisende og mannskap på fartøy**

§ 10 første ledd skal lyde:

*For fartøy skal en forhåndsmelding etter § 8 første ledd gis gjennom SafeSeaNet Norway, senest 24 timer før fartøyet anløper havn på Svalbard. For private fritidsfartøy kan Sysselmesteren godta at forhåndsmelding gis på annen måte enn gjennom SafeSeaNet Norway.*

§ 10 fjerde ledd skal lyde:

*For fartøy som ikke skal anløpe havn på Svalbard gir Sysselmesteren nærmere retningslinjer for gjennomføring av plikten til å gi forhåndsmelding etter § 8 første ledd, herunder hvilke opplysninger som skal gis, når og hvordan opplysningene skal oversendes.*

Nåværende § 10 blir § 11.

Nåværende § 11 blir § 12 og første ledd første punktum skal lyde:

Grenseloven § 17 gjelder for Svalbard, slik at den som fratrer sin stilling om bord på *fartøy* på Svalbard ikke må forlate fartøyet uten å oppgi sin identitet til Sysselmesteren på Svalbard.

Annet ledd skal lyde:

Første ledd gjelder også blindpassasjerer om bord i et *fartøy*.

Nåværende § 12 blir § 13.

Nåværende § 13 blir § 14 og § 14 annet ledd bokstavene c. til e. skal lyde:

c. krav etter § 8 første ledd

d. krav etter § 11

e. påbud etter § 12 første og andre ledd.

Nåværende § 14 til § 16 blir § 15 til § 17.

## II

Forskriften trer i kraft [straks eller dato].