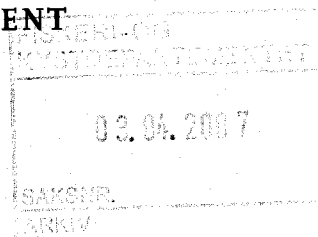


**DET KONGELIGE
FORSVARSDEPARTEMENT**



Fiskeri- og kystdepartementet

Tidl ref
FKD/21. des 2007/20061106

Vår ref
2006/043957/FD III/MGR

Dato
29 MAR 2007

HØRING - FORSLAG TIL REVIDERT LOV OM HAVNER OG FARVANN

INNLEDNING

Forsvarsdepartementet viser til oversendt høringsutkast med forslag til revidert lov om havner og farvann. I det etterfølgende gis kommentarer både til det foreliggende lovutkastet og høringsnotatet.

DRØFTING

Havneavgift, vederlag og gebyrer

I forslag til revidert lov om havner og farvann er følgende paragrafer relatert til gebyrer; § 3-12 Kystgebyr, § 3-13 Sikkerhetsgebyr, § 3-14 Farledsgebyr og § 8-3 Gebyr for kontrolltiltak og tilsyn m.v. Disse gebyrene forutsettes ikke å ville omfatte orlogsfartøy. FD viser her til avklarende skriv og presiseringer fra Fiskeri- og kystdepartementet om disse forhold.

FD anser det som viktig at det i den nye loven inntas en fullmaktsbestemmelse til å unnta Forsvarets fartøyer og virksomhet fra lovens regler. Vi reiser derfor spørsmål om "fartøyer" ikke bør føyes til i oppregningen i utkastets § 1-3 siste ledd, eventuelt at det tilføyes en egen hjemmel for å bestemme at orlogsfartøyer kan unntas fra loven. Dette har også en side i forhold til den pågående diskusjon om at Forsvarets fartøyer bør unntas enhver form for havneavgift og vederlag (herunder ISPS-vederlag, avfallsavgifter etc), jf. de gebyrtyper som lovforslaget legger opp til. Nåværende unntak/fritak nedfelt i gjeldende Lov om havner og farvann, samt tilhørende forskrifter forutsettes videreført og presisert.

Trafikkovervåkning og kontroll.

I utkastet til revidert lov § 3-6 omtales trafikkovervåkning og kontroll. FD konstaterer at det i høringsnotatets omtale knyttet til dette synes å være mange berøringspunkter mot ikke minst Forsvarets regime knyttet til anløpsforskriften (Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold). Det fremstår som uklart hvorledes bestemmelsene om farleder/seilingsleder i utkastet skal harmoniseres (dekonfliktes) med farledssystemet som FD er ansvarlig for. Også meldepliktregelen i § 3-11 har mulige berøringspunkter til anløpsregimet. Det er herunder noe uklart for FD hva som menes når det i proposisjonsutkastet s. 177 uttales at § 3-11 legger til rette for at det senere kan innføres et samordnet M&I-system som kan erstatte dagens mange regelverk som håndheves av ulike myndigheter. FD har tidligere gått i mot ett nasjonalt M&I-system som erstatter meldingssystemet i anløpsregelverket. FD viser her til vårt brev av 26. september 2006, hvor vårt syn på samordning av forskrifter om meldeplikt m.m er beskrevet. Herfra hitsettes:

"Etter vårt syn vil det viktigste tiltaket for å bedre dagens situasjon være å få en felles forståelse av hvordan Safe Sea Net (SSN) skal administreres og brukes av de enkelte etater som har behov for informasjon tilknyttet anløp. En egen SSN-forskrift som inkorporerer rekkefølgen av informasjonsflyten til de enkelte etater, og som bygger på prinsippet om en "Kongerike Norge" portal (i motsats til portalen til én etat), bør vurderes. Som kjent er Kystverket i ferd med å utvikle SSN, som baserer seg på en løsning som innebærer at meldingsavsenderne kan legge meldinger inn i databasen én gang, og at informasjonen vil tilflyte de etater som har behov for den. Forsvaret har i lengre tid vært i dialog med Kystverket om SSN, og har bl.a overlevert til Kystverket en kravspesifikasjon som vil ivareta Forsvarets behov. Et av kravene er at SSN portalen skal være en "Kongeriket Norge" portal. Vi har tro på at SSN vil gjøre meldingsregimene betydelig mer oversiktlig og håndterbart enn den forskrifssamordning som arbeidsgruppen tok til orde for i 2002. Forsvarsdepartementet foreslår derfor, som et første skritt, at det nedsettes en styringsgruppe e.l med representasjon fra de mest berørte sektorer/etater, som får i oppdrag å foreslå en enhetlig implementering av SSN, basert på prinsippet om en "Kongeriket Norge" portal. Avhengig av utfallet av dette arbeidet, bør en deretter vurdere andre tiltak, herunder spørsmålet om å gjennomføre en større sivil regelverkssamordning. På overordnet nivå mener vi disse problemstillingene også henger sammen med nasjonale konsept for overvåkning og kontroll i våre jurisdiksjonsområder og tilstøtende havområder. I så henseende kan det etter vår oppfatning, på sikt, være aktuelt å vurdere å ta opp igjen enkelte aspekter ved tidligere forslag om å etablere et nasjonalt overvåkningskonsept og en maritim overvåkningssentral med deltakelse fra flere etater."

Spesifikke kommentarer til deler av høringsnotatets pkt 9.3.2

Side 65:

"Trafikkreguleringer fra Kystverket vil kunne utfylle, presisere eller fravike de alminnelige seilingsreglene som de sjøfarende må forholde seg til i et farvannet, jf. bl.a. forskrift av 12. januar 1975 nr. 1 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene), som gir de mest generelle ferdselsreglene.

Konkrete eksempler på reguleringer i medhold av den foreslåtte bestemmelsen er:

- seilingsleder og trafikkseparering*
- krav om at territorialgrensen krysses på et bestemt sted*
- krav om ankomst- og avgangsmelding, samt at fartøyet sender posisjonsrapport mm. underveis"*

Kommentar:

Hva angår omtalen av seilingsleder og meldinger/rapporter vises til generelle merknader over. Når det gjelder innføring av krav om at territorialgrensen skal krysses på et bestemt sted synes dette både å være i konflikt med havrettens regime om rett til uskyldig gjennomfart, også nedfelt i Lov om Norges territorialfarvann, samt reguleringer knyttet til anløpsforskriften.

Side 67:

"I sjøområdene som dekkes av trafikkssentraler gjelder særskilte regler for bruk av farvannene (seilingsregler) som skal trygge seilassen i vedkommende farvann. Eksempler på slike regler er minimumskrav til sikt for å bruke en led, forbud mot å møte andre fartøyer på visse strekninger eller forbud mot bruk av visse farleder for visse typer fartøyer. Det er en del av trafikkssentralenes oppgaver å kontrollere at disse reglene blir fulgt."

Kommentar:

FD forutsetter at det i utarbeidelse av forskrifter til ny lov legges til grunn at dagens regime, hvor rapportering fra orlogsfartøy kan fravikes dersom dette er operativt nødvendig, videreføres.

Side 68:

Det er lagt opp til at trafikkssentralene skal kunne søke politiets eller Kystvaktens assistanse til å gjennomføre pålegg. Det vises til utk § 3-6 fjerde ledd. Departementet påpeker at eventuelle inngrep overfor fartøyer etter utk § 3-6 tredje ledd (pålegg) og fjerde ledd (gjennomføring ved tvang) bare kan skje så langt det er forenlig med folkeretten, jf. også utk § 1-2.

Side 173

I lov om Kystvakten av 13. juni 1997 nr. 42 § 12 første ledd bokstav e) er Kystvakten gitt uttrykkelig hjemmel til å føre kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av havne- og farvannsloven blir overholdt. Med hjemmel i § 33 har Kystvakten, ved utøvelse av kontroll i medhold av § 12, den samme myndighet som Kystverket til å foreta undersøkelser, gi pålegg og iverksette kontroll- eller tvangstiltak.

Kommentar:

FD forutsetter at den praktiske gjennomføring av kontroll som angitt skjer med utgangspunkt i " Forskrift av 5. november 1999 nr 1145 Instruks om Kystvakten (kystvaktinstruksen)" § 7, herunder at eksisterende avtale mellom Kystvakten og Kystdirektoratet tilpasses/oppdateres.

Side 69:

"Når det gjelder anlegg for trafikkovervåking, er det også Kystdirektoratet som etter gjeldende lov gir tillatelse til oppsetting, jf. § 7 tredje ledd. Søknadsplikten må avgrenses i forhold til anlegg for trafikkovervåking som etableres av militære hensyn jf. for eksempel Forsvarets radarkjede. Departementet foreslår at primærmyndigheten til å gi tillatelse legges opp et nivå også for slike anlegg."

Kommentar:

Det kan her synes som at det legges opp til at også for anlegg for (trafikk)overvåking som oppføres/etableres av militære hensyn, f eks Forsvarets radarkjede, er det FKD som skal gi tillatelse til oppføring. Forutsatt at det er slik dette skal forstås finner FD ikke å kunne akseptere at godkjenning av oppføring av anlegg knyttet til militære behov skal tillegges FKD.

Rådet for kystsikkerhet og beredskap (lovutkastets § 2-4)

Sett i lys av FKDs primæransvar for kystsikkerhet og beredskap finner FD å kunne slutte seg til dette mandatet slik det er formulert i lovforslaget.

Når det gjelder omtalen av rådet i høringsnotatets punkt 8.3, vises til FKDs understrekning av at rådet skal "identifisere effektiviseringspunkter og forbedringspunkter som kan legges til grunn for styrket samarbeid, særlig innenfor rutiner og kommunikasjon." I lys av det ovenstående vil FD spesielt peke på omtalen av rådets sammensetning, hvor FKD foreslår at rådet skal være et "samarbeids- og kontaktorgan for de instanser innen statsforvaltningen som er ansvarlig for de forvaltningsmessige oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap langs kysten." Forsvaret har ingen forvaltningsmessige oppgaver, men er like fullt en meget viktig aktør og samarbeidspartner når det gjelder kystsikkerhet og beredskap som bør inkluderes som deltaker i et slikt råd. I høringsnotatet vises til at nærmere regler om rådets sammensetning og arbeidsoppgaver vil bli fastsatt i egen instruks. FD ber om å bli inkludert i den formelle høring om en slik instruks.

Sikkerhet og terrorberedskap i havner (§ 6-6) og gebyr for kontrolltiltak og tilsyn m.v. (§ 8-3)

Til disse to paragrafene vil FD kun bemerke at utkast til forskrifter vedrørende sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger både i Norge og på Svalbard har vært sendt ut på høring av Kystverket, med høringsfrist 16.03.07. Likeså sendte Kystverket ut utkast til forskrift om gebyr for kontroll og tilsyn med sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv. med samme høringsfrist. FD hadde noen få merknader til forskriftsutkastene vedrørende havner, men ingen merknader til forskriftsutkast vedrørende gebyrer. Når det gjaldt sistnevnte forskriftsutkast påpekte FD imidlertid at vi på generelt grunnlag forutsatte at orlogsfartøy fortsatt skulle være unntatt havneavgifter og ISPS-vederlag.

Organisering av kommunale havner (ikke konkludert) (§ 7-3)

Lovutkastet gir ingen føringer når det gjelder representasjon i et evt. havnestyre, og det sies ingenting om at dette skal hjemles i evt. forskrifter. FD har ingen merknader til formuleringene i lovutkastet. Vi vil imidlertid knytte noen kommentarer til høringsnotatet, og også orientere om FDs tidligere befatning med saken.

Opprettelse og sammensetning av havnestyrer har til nå vært regulert i egen forskrift, hvor det ble fastlått at Forsvarsdepartementet skulle oppnevne ett medlem med varamedlem i en rekke nærmere angitte havner av vesentlig forsvarsmessig eller beredskapsmessig betydning. I 2005 foretok FD, i samarbeid med Forsvaret, en gjennomgang av hvilke havnestyrer det fortsatt ville være behov for representasjon i. Dette på bakgrunn av endringene i Forsvarets militære organisasjon og lokale tilstedeværelse. I brev til FKD av 05. september 2005 påpekte FD at "Forsvarets representasjon i landets havnestyrer er et vesentlig bidrag til samarbeidet mellom Forsvaret og det sivile samfunn." Samtidig ble det understreket at en opplisting av de havnestyrer Forsvaret skulle være representert i med fordel kunne erstattes med en mer generell vurdering, hvor Forsvarets egen vurdering av behovet vektlegges. Brevet ble tatt til etterretning i FKD som innspill til den pågående revisjon av Havne- og farvannsloven.

FKD foreslår at ordningen med obligatoriske representanter i havnens styrende organer bør avskaffes, og at Kystverket skal fungere som kontaktpunkt for koordinering av statens interesser i havnene. FKD foreslår videre at også Forsvarets representasjon i havnens styrende organer kan ivaretas av Kystverket, og peker på at Kystverket allerede har etablert en god dialog med Forsvaret på andre deler av etatens ansvarsområde.

FD ser problemstillingen ved at havnestyrene blir for store, og at det kan være ønskelig å gi havnene større frihet i hvordan de organiserer seg, slik lovforslaget også legger opp til. Vi er imidlertid av den oppfatning at forslaget om å la Kystverket ivareta den statlige representasjonen i havnestyrene generelt, og for Forsvaret spesielt, bør få en bredere vurdering enn det nå legges opp til. FD anbefaler at disse forhold tas opp og behandles som egen sak.

KONKLUSJON

FD anser at høringsnotatet og lovutkastet på flere områder tangerer forholdet knyttet til andre regimer, herunder Forsvarets, uten at nødvendige klargjøringer foretas. FD legger til grunn at nødvendig avklaringer må gjøres i forbindelse med forskriftsarbeider, og vil bidra som nødvendig i dette arbeidet.

Videre forutsetter FD, i tråd med utgitte skriftlige presiseringer fra FKD, at orlogsfartøy skal være unntatt havneavgifter og ISPS-vederlag etc.

Hva angår høringsutkastets omtale av et felles meldings- og informasjonssystem viser FD til vårt brev av 26. september 2006, hvor vårt syn på samordning av forskrifter om meldeplikt m.m er beskrevet.

Militære fartøy må fortsatt kunne operere uten innrapportering til trafikksentraler dersom det skulle være operasjonelt nødvendig.

FD finner ikke å kunne akseptere at godkjenning av oppføring av anlegg knyttet til militære behov skal tillegges FKD.

I høringsnotatets omtale av Rådet for kystsikkerhet og beredskap vises til at nærmere regler om rådets sammensetning og arbeidsoppgaver vil bli fastsatt i egen instruks. FD ber om å bli inkludert i den formelle høring om en slik instruks.

FD er av den oppfatning at forslaget om å la Kystverket ivareta den statlige representasjonen i havnestyrene generelt, og for Forsvaret spesielt, bør få en bredere vurdering enn det nå legges opp til. FD anbefaler at disse forhold tas opp og behandles som egen sak.

Til utkastets § 12-3 bemerkes at kystvaktloven også må endres, ved at den henviser til den någjeldende havne- og farvannsloven.


for Morten Haga Lunde
generalmajor


for Tor Rune Raabye
Brigader

Kopi:
FD II-5
FD III-1
FD V
FST
SST
FOHK
LDKN
Sjef Kysteskadren
Sjef Kystvakten