



KYSTVERKET

Hovedkontoret

Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222
5509 HAUGESUND

Deres ref.:
2016/61180-36

Vår ref.:
2017/54-9

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
Bjarte Buanes

Dato:
09.02.2017

Om adgangen til å fastsette lokale fartsbegrensninger til sjøs av miljøhensyn i medhold av havne- og farvannsloven

Vi viser til brev fra Sjøfartsdirektoratet til Kystverket av 13.1.2017, jf. saksref. 2017/61180.

Gjennom nevnte brev ber Sjøfartsdirektoratet om Kystverkets vurdering av «om forskrift om fartsbegrensninger gir kommunene hjemmel til å fastsette lokale fartsbegrensninger i Verdensarvfjordene ut fra miljøhensyn, herunder hensynet til å hindre utvasking inne i fjordene og hensynet til å redusere utslipp til luft».

Sentral forskrift om fartsbegrensning i sjø, elv og innsjø ([FOR-2009-12-15-1546](#)) er fastsatt i medhold av havne- og farvannsloven (HFL) [§ 8](#) og [§ 13](#).

HFL § 8 gir hjemmel til å delegere forvaltningsansvar og myndighet etter HFL til en eller flere kommuner, og gjennom § 4 første ledd i den sentrale fartsforskriften er kommunene gitt hjemmel til å treffe enkeltvedtak og fastsette lokale forskrifter om fartsbegrensninger innenfor kommunens sjøområde (og i kommunens innsjøer og elver). Dette omfatter i denne sammenheng også hoved- og biled innenfor kommunens sjøområde, jf. forskriftens forankring i HFL § 8. Kystverkets hovedkontor skal likevel godkjenne lokale fartsforskrifter før disse gis virkning. Utenfor kommunens sjøområde ligger tilsvarende ansvar og myndighet hos Kystverkets hovedkontor, jf. forskriftens § 4 annet ledd.

HFL § 13 gir hjemmel til å «treffe enkeltvedtak eller gi forskrift om trafikkregulering, herunder om (...) a) seilingsregler, herunder regler om fart.» Utover lovens ordlyd inneholder ikke denne bestemmelsen noen nærmere avgrensning av hvilke formål og hensyn slike fartsbestemmelser skal eller kan forankres i, men særmerknaden i lovforarbeidene til § 13 bokstav a inneholder følgende eksempler, jf. Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s. 157:

«I bokstav a nevnes 'seilingsregler'. 'Seilingsregler, herunder regler om fart' vil systematisk sett kunne utfylle, presisere eller fravike de alminnelige sjøveisreglene, som gjelder for alle farvann.

Aktuelle reguleringer kan for eksempel være regler for innseilingen til større havner, for fartøy med farlig eller forurensende last, i trange farvann, i farvann med stor

Kystforvaltningsavdeling

Sentral postadresse:

Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

For besøksadresse se www.kystverket.no

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.: NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

trafikk og når det anses nødvendig for å redusere risikoen for skade eller ulempe for allmenne eller andre interesser.

Seilingsregler kan bl.a. fastsettes for en særskilt aktivitet eller i forbindelse med tiltak, og kan gjøres tidsbegrenset og gjeldende generelt eller for en større eller mindre krets. For eksempel kan det i forbindelse med godkjenning av søknad om båtrace gjøres unntak fra gjeldende fartsbestemmelser og seilingsregler i den periode racet pågår, samt fastsettes særlige seilingsregler for øvrig trafikk.

Eksempler på mer konkrete typer «seilingsregler» som kan gis er:

- regler om fartøyers største tillatte fart (...).

Det saklige virkeområde til HFL § 13 – og dermed også den sentrale fartsforskriften – må etter dette primært utledes av formålsbestemmelsen i HFL § 1, og innenfor de rammer som følger av det generelle kravet om tilstrekkelig klar hjemmel for restriksjoner overfor bl.a. brukere av sjøområdene («legalitetsprinsippet»).

HFL § 1 lyder slik:

«Loven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.»

I et høringsbrev fra Klima- og miljødepartementet av 23.12.2016 – om «[\[h\]øring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften](#)» - har departementet foretatt en vurdering av hvorvidt dagens havne- og farvannslov åpner for å fastsette fartsbegrensninger av hensyn til miljøpåvirkning, se særlig s. 6-10 i høringsbrevet. Fra høringsbrevets side 6 refereres her følgende:

«Slike fartsbegrensninger kan gis både for deler av eller hele kommunens sjøområde. Både den sentrale fartsforskriften og lokale forskrifter om fartsbegrensning gjelder for alle typer fartøy, herunder vannscootere. Unntak fra forskrifter om fart er uttømmende angitt i den sentrale fartsforskriften § 6. Dette medfører at det ikke er anledning til å gi forskrift om fartsbegrensning som bare gjelder for en fartøytype.» [Vår understrekning.]

Videre hitsettes følgende fra s. 9-10 i høringsbrevet:

«Lovens formålsbestemmelse omtaler også 'allmenne hensyn' som et forhold som skal vektlegges. Av forarbeidene Ot. prp. nr. 75 (2007-2008) s. 33 og 34 fremgår det at miljøhensyn er omfattet av begrepet 'allmenne hensyn'. Det kan imidlertid stilles spørsmål om også f.eks. støyforurensning fra aktivitet på sjøen som oppfattes som sjenerende for landsiden, kan sies å være miljøhensyn som skal hensyntas ved utøvelse av myndighet etter havne- og farvannsloven. I forarbeidene fremgår

det at 'loven er [...] også et redskap som legger grunnlaget for avveininger av ulike brukerinteresser i kystsonen'. 'Kystsonen' må i denne sammenheng forstås som en sone som omfatter de sjø- og landområder som står i innbyrdes direkte samspill bruksmessig, slik at det vil kunne være forsvarlig å gi virkninger for landsiden vekt ved utøvelse av offentlig myndighet etter havne- og farvannsloven.

Det må foretas en avveining av de ulike hensyn og interesser som skal ivaretas ved fastsettelse av eventuelle begrensninger i bruken av farvannet. Interessen knyttet til bruk av farvannet, må vektes mot de interesser som gjør seg gjeldende på landsiden som f.eks. interessen i å ivareta et godt friluftstilbud eller hensynet til fastboende og hyttebeboere i kystsonen når det gjelder for eksempel sjenerende støy fra fartøy. I denne vurderingen vil det være avgjørende at en regulering av bruken av fartøy vil bidra til å redusere for eksempel støyulempene, og at en slik regulering står i et rimelig forhold til de byrdene brukergruppen i farvannet påføres. Dette må vurderes konkret knyttet til et aktuelt farvann i den enkelte kommune, og det er opp til den enkelte kommune å innføre en regulering av bruk av farvannet i tråd med rammene i havne- og farvannsloven.» [Våre understrekninger.]

I relasjon til betydningen av miljøpåvirkning må HFL §§ 1 og 13 og tilhørende fartsforskrifter også vurderes opp mot de generelle krav til offentlig myndighetsutøvelse som følger av [Grunnloven § 112](#) og [naturmangfoldloven \(nml.\) § 7](#), jf. nml. §§ 8-12.

I likhet med HFL § 13 inneholder heller ikke den sentrale fartsforskriften nærmere presiseringer av hvilke formål som skal eller kan tillegges vekt ved utarbeidelse av fartsbegrensninger, men den generelle aktsomhetsnormen i forskriftens § 2 kan likevel gi veiledning om hvilke hensyn som er søkt ivaretatt gjennom forskriften:

«Fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne og farvannsforholdene, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig.»

Vi viser også til Kystverkets publikasjon [Veiledning om utarbeidning av lokale fartsforskrifter](#), jf. særlig s. 13:

«Det er i hovedsak to forhold som gjør fartsbegrensninger til sjøs nødvendig. Det ene er trafikk tettheten sett i forhold til farvannets beskaffenhet. Målet her vil være å begrense farten til fartøyene slik at risikoen for sammenstøt, grunnstøting og lignende blir redusert. I slike tilfeller er det naturlig at det gis fartsforskrifter som angir konkret maksimumfart i farvannet.

Det andre forholdet er mulige skader fra kjølvannsbølger. Her vil målet være å unngå kjølvannsbølger som kan forårsake skader på installasjoner i farvannet, på fartøy som ligger til kai, eller som kan utsette folk som befinner seg på installasjoner tilknyttet farvannet for fare. I slike tilfeller kan det være vanskelig å definere maksimum fartsgrense. Dette skyldes at størrelsen på kjølvannsbølgene fra fartøyene er forskjellige; noen fartøy skaper store bølger selv ved relativt lav fart, mens andre kan gå med høy fart uten at dette skaper bølger av betydning. Dette har sammenheng med fartøyets dypgående, størrelse og utforming, i tillegg til farvannets beskaffenhet. For at en fører skal gjøres oppmerksom på at han entrer et farvann der kjølvannsbølger kan medføre skader, så kan dette varsles med for eksempel 'sakte fart' – skilt.»

Kystverkets hovedkontor vurderer på denne bakgrunn at negativ miljøpåvirkning vil kunne være et relevant moment i en vurdering av om det er behov for lokal fartsregulering i medhold av havne- og farvannsloven, men hvor slike miljøhensyn gjerne må avveies mot de virkninger eventuelle fartsbegrensninger vil ha bl.a. for brukere av farvannet og de øvrige hensyn som loven er ment å ivareta.

Med hilsen

e.f.
Kristin Frotvedt
seniorrådgiver

Bjarte Buanes
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent.