



DET KONGELIGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT

I henhold til adresseliste

Deres ref

Vår ref
200801037- /ING

Dato

09 DES. 2009

Ny havne- og farvannslov - iverksettingsrundskriv

Lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann skal tre i kraft 1. januar 2010, jf. kongelig resolusjon 4. desember 2009.

Vedlagt følger et iverksettingsrundskriv, utarbeidet av Fiskeri- og kystdepartementet, hvor det redegjøres nærmere for hovedinnholdet i loven, med vekt på det som er av særlig betydning for kommunene.

Iverksettingsrundskrivet er også lagt ut på departementets hjemmeside www.fkd.dep.no. Her vil i tillegg forskriftene som fastsettes med hjemmel i den nye loven bli lagt ut.

Med hilsen


Kirsten Hammelbo
avdelingsdirektør


Ine Grundt
seniorrådgiver

Adresseliste

Fylkesmennene
Sysseimannen på Svalbard

Fylkeskommunene

Agdenes kommune
Alstahaug kommune
Alta kommune
Andøy kommune
Arendal kommune
Asker kommune
Askvoll kommune
Askøy kommune
Aukra kommune
Aure kommune
Aurland kommune
Austevoll kommune
Austrheim kommune
Averøy kommune
Balestrand kommune
Ballangen kommune
Balsfjord kommune
Bamble kommune
Beiarn kommune
Berg kommune
Bergen kommune
Berlevåg kommune
Bindal kommune
Bjarkøy kommune
Bjugn kommune
Bodø kommune
Bokn kommune
Borre kommune
Bremanger kommune
Brønnøy kommune
Bærum kommune
Bø kommune
Bømlo kommune
Båtsfjord kommune
Deatnu/Tana kommune
Drammen kommune
Dyrøy kommune
Dønna kommune

Eid kommune
Eide kommune
Eidfjord kommune
Eigersund kommune
Etne kommune
Evenes kommune
Farsund kommune
Fauske kommune
Fedje kommune
Finnøy kommune
Fitjar kommune
Fjaler kommune
Fjell kommune
Flakstad kommune
Flatanger kommune
Flekkefjord kommune
Flora kommune
Forsand kommune
Fosnes kommune
Fredrikstad kommune
Frogn kommune
Frosta kommune
Fræna kommune
Frøya kommune
Fusa kommune
Førde kommune
Gaivuotna/Kåfjord kommune
Gamvik kommune
Gaular kommune
Gildeskål kommune
Giske kommune
Gjemnes kommune
Gjesdal kommune
Gloppen kommune
Granvin kommune
Gratangen kommune
Grimstad kommune
Gulen kommune
Hadsel kommune
Halden kommune
Halsa kommune
Hamarøy kommune
Hammerfest kommune
Haram kommune
Hareid kommune

Harstad kommune
Hasvik kommune
Haugesund kommune
Hemne kommune
Hemnes kommune
Herøy kommune
Herøy kommune
Hitra kommune
Hjelmeland kommune
Holmestrand kommune
Hurum kommune
Hvaler kommune
Hyllestad kommune
Høyanger kommune
Høylandet kommune
Hå kommune
Ibestad kommune
Inderøy kommune
İrland kommune
Jondal kommune
Karlsøy kommune
Karmøy kommune
Klepp kommune
Kragerø kommune
Kristiansand kommune
Kristiansund kommune
Kvalsund kommune
Kvam kommune
Kvinesdal kommune
Kvinnherad kommune
Kvitsøy kommune
Kvæfjord kommune
Kvænangen kommune
Larvik kommune
Lavangen kommune
Lebesby kommune
Leikanger kommune
Leirfjord kommune
Leka kommune
Leksvik kommune
Lenvik kommune
Levanger kommune
Lier kommune
Lillesand kommune
Lindesnes kommune

Lindås kommune
Loppa kommune
Lurøy kommune
Luster kommune
Lyngdal kommune
Lyngen kommune
Lærdal kommune
Lødingen kommune
Malvik kommune
Mandal kommune
Masfjorden kommune
Meland kommune
Melhus kommune
Meløy kommune
Midsund kommune
Modalen kommune
Molde kommune
Moskenes kommune
Moss kommune
Mosvik kommune
Målselv kommune
Måsøy kommune
Namdalseid kommune
Namsos kommune
Narvik kommune
Naustdal kommune
Nesna kommune
Nesodden kommune
Neset kommune
Norddal kommune
Nordkapp kommune
Nordreisa kommune
Nærøy kommune
Nøtterøy kommune
Odda kommune
Oppegård kommune
Orkdal kommune
Os kommune
Osen kommune
Oslo kommune
Osterøy kommune
Overhalla kommune
Porsanger kommune
Porsgrunn kommune
Radøy kommune

Rana kommune
Randaberg kommune
Rauma kommune
Re kommune
Rennesøy kommune
Rissa kommune
Risør kommune
Roan kommune
Rygge kommune
Rødøy kommune
Røst kommune
Røyken kommune
Råde kommune
Salangen kommune
Saltdal kommune
Samnanger kommune
Sande kommune
Sande kommune
Sandefjord kommune
Sandnes kommune
Sandøy kommune
Sarpsborg kommune
Sauda kommune
Selje kommune
Skaun kommune
Skien kommune
Skjervøy kommune
Skodje kommune
Skånland kommune
Smøla kommune
Snillfjord kommune
Sogndal kommune
Sokndal kommune
Sola kommune
Solund kommune
Sortland kommune
Stavanger kommune
Steigen kommune
Steinkjer kommune
Stjørdal kommune
Stokke kommune
Stord kommune
Stordal kommune
Storfjord kommune
Strand kommune

Stranda kommune
Stryn kommune
Sula kommune
Suldal kommune
Sund kommune
Sunndal kommune
Surnadal kommune
Sveio kommune
Svelvik kommune
Sykkylven kommune
Søgne kommune
Sømna kommune
Sørfold kommune
Sørreisa kommune
Sør-Varanger kommune
Tingvoll kommune
Tjeldsund kommune
Tjøme kommune
Torsken kommune
Tranøy kommune
Tromsø kommune
Trondheim kommune
Træna kommune
Tvedestrand kommune
Tysfjord kommune
Tysnes kommune
Tysvær kommune
Tønsberg kommune
Ullensvang kommune
Ulstein kommune
Ulvik kommune
Unjarga/Nesseby kommune
Utsira kommune
Vadsø kommune
Vaksdal kommune
Vanylven kommune
Vardø kommune
Vefsn kommune
Vega kommune
Verdal kommune
Verran kommune
Vestby kommune
Vestnes kommune
Vestvågøy kommune
Vevelstad kommune

Vik kommune
Vikna kommune
Vindafjord kommune
Volda kommune
Voss kommune
Værøy kommune
Vågan kommune
Vågsøy kommune
Øksnes kommune
Ørskog kommune
Ørsta kommune
Øygarden kommune
Åfjord kommune
Ålesund kommune
Årdal kommune
Ås kommune

Longyearbyen lokalstyre

KS Bedrift
Kystverket
Lovdata
Norsk Havneforening
Norske Havner
Statens Kartverk Sjø

Iverksettingsrundskriv: Ny havne- og farvannslov

Innholdsfortegnelse:

I	INNLEDNING.....	s. 3
II	BAKGRUNNEN FOR NY HAVNE-OG FARVANNSLOV.....	s. 3
III	NÆRMERE OM LOVENS INNHOLD.....	s. 4
	1. Lovens formål og geografiske virkeområde.....	s. 4
	2. Forvaltningsansvar og myndighet etter loven.....	s. 5
	a) Havnedistriktene avvikles.....	s. 5
	b) Fordeling av forvaltningsansvar og myndighet mellom stat og kommune	s. 5
	c) Forvaltningsansvar og myndighet i hovedled og biled.....	s. 6
	d) Nærmere om fastsettelse av hovedled og biled – forholdet til forskrift om farleder og en fremtidig farledsnormal.....	s. 6
	e) Nærmere om kommunenes forvaltningsansvar etter loven.....	s. 7
	3. Bruk av farvann.....	s. 8
	a) Trafikkregulering og orden.....	s. 8
	b) Trafikkovervåkning og kontroll.....	s. 8
	c) Navigasjonsveiledning.....	s. 8
	4. Tiltak i farvannet.....	s. 8
	a) Almennelige krav til tiltak.....	s. 8
	b) Krav om forhåndstillatelse, vilkår og bortfall av tillatelse.....	s. 9
	c) Særlig om opplag av fartøy.....	s. 10
	d) Saksbehandlingsgebyr.....	s. 10
	5. Forholdet mellom havne- og farvannsloven og plan- og bygningsloven.....	s. 10
	6. Finansiering av farvannsforvaltningen og prising av havnetjenester (avgifter og gebyr).....	s. 11
	a) De kommunale havneavgiftene avvikles med unntak av anløpsavgiften... s. 11	
	b) Nærmere om anløpsavgiften.....	s. 11
	c) Nærmere om prising av havnetjenester.....	s. 12
	d) Overgangsregler for 2010.....	s. 13
	7. Organisering av kommunale havner.....	s. 13
	a) Utgangspunktet er organisasjonsfrihet.....	s. 13
	b) Avvikling av obligatorisk representasjon i havnestyrene.....	s. 14
	c) Særlig om utpekte havner.....	s. 14

8. Alminnelige regler om havner	s. 14
a) Adgang til havn - mottaksplikten.....	s. 14
b) Drift og vedlikehold av havner.....	s. 15
c) Ordensforskrifter.....	s. 15
d) Sikkerhet og terrorberedskap.....	s. 15
9. Havnekapitalen	s. 15
a) Nærmere om havnekapitalen.....	s. 15
b) Havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler.....	s. 16
c) Havnekapitalen kan i utgangpunktet kun benyttes til havnevirksomhet....	s. 16
d) Nærmere om økonomiforvaltningen i havnene, herunder utdeling av utbytte.....	s. 17
e) Fritak fra reglene om havnekapital.....	s. 17
10. Tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet	s. 17
11. Tilsyn	s. 18
12. Inndrivelse av krav etter loven	s. 18
13. Forvaltningstiltak og straffansvar	s. 19
VI DELEGERING AV DEPARTEMENTETS KOMPETANSE TIL KYSTVERKET.....	s. 19
V KUNNGJØRING AV NYE FORSKRIFTER FASTSATT MED HJEMMEL I LOVEN.....	s. 19

* * *

I INNLEDNING

Ny lov om havner og farvann er vedtatt, jf. lov 17. april 2009 nr. 19. Loven trer i kraft 1. januar 2010, og vil erstatte lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. Loven er vedtatt i samsvar med Fiskeri- og kystdepartementets forslag i Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) om lov om havner og farvann og Innst. O. nr. 36 (2008-2009) fra transport- og kommunikasjonskomiteen.

Hovedmålsettingen med loven er å etablere et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene utvikles til logistikknutepunkt, og til effektiv og trygg sjøtransport som med sitt miljøfortrinn hevder seg i konkurransen med andre transportformer.

Loven består av en farvannsdel og en havnedel og inneholder enkelte vesentlige endringer i forhold til gjeldende regelverk, blant annet når det gjelder statens og kommunenes forvaltningsansvar og myndighet.

I forbindelse med ikrafttreddelsen av loven vil det også bli fastsatt flere nye forskrifter og nødvendige endringer i eksisterende forskriftsverk. Ettersom departementet har prioritert å utarbeide de forskrifter som må være på plass for at loven skal kunne tre i kraft, vil en del av dagens forskrifter bli videreført uendret med hjemmel i overgangsbestemmelsen i lovens § 64. Utkast til forskrifter og forskriftsendringer har vært på alminnelig høring.

Etter lovens ikrafttredelse legger departementet opp til å gjennomføre en fullstendig gjennomgang av forskriftsverket, med sikte på å utarbeide et mer oversiktlig og brukervennlig regelverk. Ved en slik gjennomgang vil departementet også ta hensyn til erfaringene med regelverket etter lovens ikrafttredelse, herunder behovet for ytterligere forskriftsregulering og forskriftsendringer.

Departementet vil i det følgende redegjøre nærmere for bakgrunnen for og hovedinnholdet i loven med vekt på det som er av særlig betydning for kommunene. Henvisninger til lovbestemmelser i det følgende gjelder den nye loven med mindre noe annet fremgår. For en nærmere redegjørelse av lovens bakgrunn og innhold vises det til Ot.prp. nr. 75 (2007-2008).

II BAKGRUNNEN FOR NY HAVNE- OG FARVANNSLOV

Utviklingen innen transportsektoren de senere årene har vært markert. En stadig økende vegtrafikk gir kapasitetsproblemer i deler av transportnettene og dette gir forsinkelser og økte kostnader for næringslivet og privatpersoner. Det er blant annet derfor en politisk målsetting å stimulere til økt sjøtransport. Det vil kunne lette kapasitetsproblemene i deler av veinettet, og vil kunne ha en positiv miljøeffekt. For å styrke sjøtransporten er det avgjørende at havnene utvikler seg til effektive omlastingsterminaler, og styrker sin posisjon som knutepunkt i logistikkjeden og i transportkorridorene. Nasjonal transportplan presenterer transportpolitikken og er den strategiske planen for utvikling av den samlede statlige infrastrukturen. Reguleringen av havne- og farvannssektoren må sees i sammenheng med transportplanen.

For å øke sjøtransportens markedsandeler må det etableres en mer hensiktsmessig havnestruktur med større grad av kommersielt drevne havner. Det er derfor nødvendig å utforme et regelverk for de offentlige havnene som i større grad åpner for en

profesjonalisering, markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor offentlig havnevirksomhet.

Et annet utviklingstrekk er at fartøyene stadig blir større og hurtigere. I tillegg øker skipstrafikken langs norskekysten, både i og utenfor territorialfarvannet. Det er økende innslag av skip med farlig eller forurensende last. Det er også en økt bruk av farvannet med fritidsbåter, økende cruisetrafikk, og større gods- og passasjerbåter til og fra utlandet. Kystfarvannet er en viktig ressurs også for annen næringsaktivitet, som for eksempel fiskeri, oppdrett og havbruk. Utviklingen går i retning av at også andre næringer ønsker å bruke farvannet, for eksempel til vindmøllekraftverk. I tillegg kommer hensynet til rekreasjon og vern.

Som ledd i tilrettelegging for økt sjøtransport er det nødvendig å sikre et helhetlig og sammenhengende nett av sikre transportveier på sjøen. Det er også behov for en lovmessig forankring av et landsdekkende nettverk av sikre farleder og de krav som må kunne stilles til farledene i dette nettverket av hensyn til fremkommelighet og sikkerhet.

Kravene til sikkerhet og fremkommelighet på sjøen skjerpes og innslaget av internasjonalt regelverk øker. Disse forhold medfører økte krav til sjøsikkerheten, herunder til den infrastruktur og de tjenester som ytes av kyststaten.

Gjeldende havne- og farvannslov tar ikke høyde for disse endringene. Det har derfor vært viktig å etablere et regelverk som er et mer hensiktsmessig forvaltnings- og styringsverktøy for myndighetene.

III NÆRMERE OM LOVENS INNHOLD

1. Lovens formål og geografisk virkeområde

Lovens formål fremgår av lovens § 1. Formålsbestemmelsen gjenspeiler de utviklingstrekk og nye utfordringer som har forandret havne- og farvanns sektoren siden vedtakelsen av havne- og farvannsloven i 1984, og som det er redegjort nærmere for under punkt II ovenfor.

Det ene hovedformålet er å legge til rette for god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet, samt forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Det andre hovedformålet er at loven skal legge til rette for en effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter. I bestemmelsen er det også slått fast at loven skal legge til rette for en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport innenfor både nasjonale og internasjonale transportnettverk.

Loven gjelder "her i riket", jf. lovens § 2, noe som omfatter alle aktuelle områder på land-, sjø- og i luftterritoriet. De mest aktuelle reguleringsområdene vil være territorialfarvannet og indre farvann. Elver og innsjøer omfattes som hovedregel så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Departementet vil fastsette en forskrift som gir deler av loven anvendelse for elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen. Denne forskriften vil tre i kraft samtidig med loven og omfatte bestemmelser om fartsbegrensninger, forbud mot ferdsel innenfor oppmerkede badeområder og navigasjonsinstallasjoner.

Havne- og farvannsloven er gjort gjeldende for Svalbard ved en egen forskrift, og dette vil bli videreført. Det vil bli gjort noen tilpasninger i dagens forskrift i forbindelse med ikrafttredelsen av den nye loven. Fiskeri- og kystdepartementets veileder om havne- og farvannslovens anvendelse på Svalbard gjelder fortsatt så langt den passer. Særlige spørsmål knyttet til lovens anvendelse på Svalbard vil ikke bli nærmere behandlet i dette rundskrivet.

Loven åpner også for at Kongen i statsråd kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde i Norges økonomiske sone, innenfor folkerettens grenser. Dette vil kunne være aktuelt i forbindelse med etablering av trafikkseparasjonssystemer og andre sjøsikkerhetstiltak utenfor territorialfarvannet.

2. Forvaltningsansvar og myndighet etter loven

a) Havnedistriktene avvikles

Dagens system med havnedistrikt avvikles, og samtlige forskrifter om fastsettelse av havnedistrikt oppheves når den nye loven trer i kraft. I den nye loven følger fordelingen av forvaltningsansvar og myndighet mellom stat og kommune direkte av loven, jf. §§ 7 og 9.

Forholdet mellom lovens §§ 7 og 9 har gjennomgående betydning i loven, slik at der den enkelte bestemmelse legger oppgaver eller myndighet til ”myndigheten etter loven”, så følger det av systematikken i §§ 7 og 9 hvem som har forvaltningsansvaret og myndigheten.

b) Fordeling av forvaltningsansvar og myndighet mellom stat og kommune, jf. lovens §§ 7 og 9

I lovens § 7 presiseres det prinsipielle utgangspunktet om at staten har forvaltningsansvar og myndighet etter loven med mindre noe annet følger av bestemmelser gitt i eller i medhold av loven.

Lovens § 7, 3. ledd, jf. § 9, trekker rammen for kommunenes forvaltningsansvar og myndighet. Fordelingen av forvaltningsansvar og myndighet mellom stat og kommune knyttes geografisk til området hvor kommunene har planmyndighet etter plan- og bygningsloven.

Kommunene vil automatisk få forvaltningsansvar og myndighet innenfor kommunens grenser når den nye loven trer i kraft. I sjøen innebærer dette at avgrensningen går en nautisk mil utenfor grunnlinjen.

Formålet med endringen er å få en hensiktsmessig fordeling av myndighet og ansvar mellom stat og kommune på havne- og farvannssektoren. Ved at kommunenes ansvar og myndighet etter havne- og farvannsloven sammenfaller med planleggingsområdet etter plan- og bygningsloven, styrkes det kommunale selvstyre i havne- og farvannssaker. Dette vil sikre kommunene kontroll med farvannet og den alminnelige forvaltningen av dette, tilpasset det lokale næringsliv og stedlige forhold.

Det er naturlig at kommunene som et utgangspunkt har ansvar og myndighet innenfor kommunens grenser. Dette gjelder særlig håndteringen av mindre saker som private brygger, fortøyningsplasser, mv. En generell regulering innebærer videre en forenkling og effektivisering ved at det ikke lenger er nødvendig å angi geografiske grenser og fastsette

havnedistriktene særskilt, og man får en fast og ensartet grensedragnings mellom stat og kommune.

Statlige fiskerihavner er havner der staten eier deler av infrastrukturen og/eller har grunnrettigheter som tilgodeser fiskerinæringen. Slike havner står ikke i noen særstilling når det gjelder fordelingen av forvaltningsansvar, men følger den alminnelige ansvarsfordelingen mellom stat og kommune.

c) Forvaltningsansvar og myndighet i hovedled og biled, jf. lovens § 7, 2. edd

Utgangspunktet om at kommunene har forvaltningsansvar og myndighet i sitt sjøområde modifiseres av at staten beholder forvaltningsansvar og myndighet for hoved- og biled som går gjennom kommunens sjøområde. Videre videreføres statens overordnede ansvar for navigasjonsinstallasjoner, jf. lovens § 19.

d) Nærmere om fastsettelse av hovedled og biled – forholdet til forskrift og farleder og en fremtidig "farledsnormal", jf. lovens § 16, 1. og 2. ledd

Fastsettelsen av hovedled- og biled er sentralt for å klarlegge ansvarsdelingen mellom stat og kommune, og departementet har utarbeidet en forskrift med et kartvedlegg, hvor de geografiske grensene for hovedled- og biled er fastsatt. Forskrift om farleder trer i kraft samtidig med loven. Kartvedlegget vil være tilgjengelig på Kystverkets karttjeneste "Kystinfo" når forskriften kunngjøres. Det er gjort enkelte endringer i kartvedlegget i forhold til det som ble sendt på høring, blant annet på bakgrunn av høringsuttalelser.

I enkelte havner er hoved- og biled trukket helt inn til kai. Dette gjelder de havner som er definert som stamnetthavner i Nasjonal transportplan 2010-2019. For øvrige havner vil hovedled- og biled stoppe ved inngangen til havneområdet. Begrepet havneområde er ikke definert i loven, men defineres nærmere i forskrift om farleder, og er inntegnet i kartvedlegget.

Formålet med å innføre begrepet "havneområde" i forskriften er å gi kommunene ansvar for forvaltning og myndighetsutøvelse i hovedled og biled innenfor havneområdet. Statens ansvar for hovedled og biled innenfor et havneområde er begrenset til etablering og utbedring av leden, mens øvrig forvaltningsansvar og myndighet tilligger kommunen. Denne utvidelsen av kommunenes forvaltningsansvar og myndighet i hovedled og biled er fastsatt med hjemmel i lovens § 9 tredje ledd. Dette er naturlig da det som foregår innenfor et havneområde må anses som en del av "havnens indre liv" som det er nærliggende at kommunen har hånd om. Kommunene vil således fortsatt ha ansvaret for eksempelvis ankringsplasser innen et havneområde.

I forbindelse med at havnedistriktene avvikles, må det foretas endringer i lokale forskrifter hvor det enkelte havnedistrikt er angitt som virkeområde. Kystverket har sendt et eget brev om dette til berørte kommuner 5. november 2009. Kystverket har senere presisert at selv om kommunene ikke får endret forskriftene før lovens ikrafttredelse vil de eksisterende forskriftene gjelde inntil de blir endret, jf. lovens § 64

Fastsettelsen av hovedled og biled, slik det er inntegnet i kartvedlegget til forskrift om farleder, har som nevnt betydning for ansvarsdelingen mellom stat og kommune. Forskriften fastsetter ikke standarder for farledene (farledsnormal) med krav til utforming, etablering,

drift og vedlikehold eller krav til navigasjonsveiledning, ankringsplasser eller nødhavner. Fastsettelsen av hovedled og biled, slik det fremgår av kartveldeget ved lovens ikrafttredelse, innebærer således ingen båndlegging av det angitte arealet.

Lovens § 16, 2. ledd inneholder en hjemmel for departementet til å fastsette standarder for farleder i forskrift, men det vil ikke bli gjort på det nåværende tidspunkt. Det pågår et arbeid i Kystverket med å utvikle en farledsnorm, hvor det vil kunne bli satt krav til farledene som vil kunne medføre en båndlegging av deler av arealet. En slik regulering vil imidlertid bli gjenstand for en bred høring etter en forutgående prosess med konsekvensutredninger, hvor berørte interesser har vært involvert.

Dette innebærer at kommunene ikke er avskåret fra å drive aktivitet innenfor de arealene som er fastsatt som hovedled og biled, og få inntekter fra denne virksomheten, som for eksempel ved opplag av fartøy. Fastsettelsen av hovedled og biled har således heller ingen betydning for eksisterende anlegg på dette tidspunkt. Fastsettelsen av hovedled og biled innebærer at kommunene og andre som ønsker å iverksette tiltak innenfor de angitte arealene må søke statlig myndighet om tillatelse.

e) Nærmere om kommunenes forvaltningsansvar etter loven, jf. lovens § 9, 2. ledd

Som nevnt ovenfor vil kommunene automatisk få et forvaltningsansvar i sitt sjøområde ved lovens ikrafttredelse, med de begrensninger som følger av fastsettelse av hovedled og biled hvor det i utgangspunktet er statlige myndigheter som har forvaltningsansvaret. Dette medfører både plikter og rettigheter for kommunene.

Utgangspunktet for kommunenes forvaltningsansvar er lovens § 9, 2. ledd. Bestemmelsen presiserer at kommunen har et alminnelig ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i havner og i kommunens sjøområde. Plikten er generelt angitt og er utgangspunktet for kommunenes ansvar i sitt sjøområde etter loven.

Kommunene har med dette en plikt til å sørge for at ferdselen i farvannet ikke hindres eller vanskeliggjøres, jf. lovens § 15. Dette innebærer at kommunene må holde sitt sjøområde farbart og således får ansvar for å reagere dersom det inntreffer hindringer eller ulemper som skaper vanskeligheter for skipstrafikken. Dette innebærer også i en viss utstrekning plikt til å holde oppsyn med eller inspisere farvannet og reagere ved behov. Plikt til å reagere kan for eksempel inntre i forhold til oppankrede fartøy, drivende gjenstander eller isproblemer.

Kommunene har også plikt til å påse at løsøre som brukes i havnevirksomheten, samt kaianlegg, havnearealer og andre havneanlegg, er i forsvarlig stand, jf. lovens § 40, 3. ledd. Bestemmelsen inneholder en generell forsvarlighetsstandard i første ledd som forutsettes utfyllt med mer konkrete plikter i andre ledd. Plikten til å påse at havneanlegg mv. er i "forsvarlig stand" etter tredje ledd innebærer et krav om å reagere på forhold som er i strid med loven. Når det gjelder det nærmere innhold i forsvarlighetsstandardens første ledd må dette fastlegges ut fra hva som følger av bestemmelsens første og annet ledd.

For å løse disse oppgavene har kommunene fått kompetanse til blant annet å gi ordensforskrifter i havner og farvann, adgang til å gi pålegg og, hvis nødvendig, gripe inn i faresituasjoner.

Hvordan kommunene velger å utføre oppgavene ligger innenfor kommunenes autonomi. Loven er ikke til hinder for at kommunene overlater myndighet til et havnestyre eller annet organ for å ivareta farvannsforvaltningen.

Når det gjelder kostnader knyttet til farvannsforvaltningen i kommunens sjøområde har kommunene hjemmel til å innkreve anløpsavgift til dekning av disse utgiftene, jf. lovens § 25. Dette er det redegjort nærmere for under punkt 6 b) nedenfor. Anløpsavgiften vil også kunne benyttes til å dekke kommunens kostnader til forvaltning av hovedled- og biled innenfor et havneområde, jf. punkt 2 d) ovenfor.

3. Bruk av farvann

a) Trafikkregulering og orden, jf. lovens §§ 13, 14 og 22

Reguleringshjemlene i gjeldende havne- og farvannslov videreføres i den nye loven, men er tilpasset den nye ansvarsfordelingen mellom stat og kommune.

Eksisterende regelverk for meldeplikter videreføres med nødvendige tilpasninger. Det pågår et arbeid med å etablere et samordnet meldings- og informasjonssystem.

Hjemlene til å gi ordensforskrifter i farvann og havner fremgår henholdsvis av lovens §§ 14 og 42, jf. punkt 8 c) nedenfor. Videre følger myndigheten til å gi ordensforskrifter den alminnelige ansvarsfordelingen i farvannet. Det forutsettes at statlige ordensforskrifter i farvannet, det vil si i hovedled og biled, samordnes med kommunale ordensforskrifter, og videre at ordensforskrifter for havner og farvann innenfor en kommune samles i én forskrift.

Det vil fortsatt være et krav om at Kystverket skal godkjenne lokale ordensforskrifter, herunder bestemmelser om fart. Kystverket har som nevnt ovenfor under punkt 2 d) sendt brev til kommunene 5. november 2009 om tilpasning av de lokale forskriftene i forbindelse med lovens ikrafttredelse.

b) Trafikkovervåking og kontroll, jf. lovens § 17

Trafikksentralenes oppgaver når det gjelder veiledning, overvåking og regulering av trafikken videreføres, jf. § 17.

c) Navigasjonsveiledning, jf. lovens §§ 19- 21

Gjeldende regler om at det er staten som har myndighet til å tillate oppføring av enhver innretning eller anlegg som skal gi navigasjonsveiledning videreføres. I tillegg er bestemmelsen utvidet til også å omfatte fjerning, flytting og endring av navigasjonsinstallasjoner mv.

4. Tiltak i farvannet

a) Alminnelige krav til tiltak, jf. lovens § 26

Lovens § 26 innfører en alminnelig sikkerhetsstandard for tiltak. Tiltak skal planlegges, gjennomføres, drives og vedlikeholdes slik at hensynet til god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet, samt hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier blir ivarettatt på

en forsvarlig måte. Plikten påligger tiltakshaver. Departementet kan i forskrift fastsette nærmere krav til tiltak dersom det er behov for presiseringer eller for å stille særlige krav til bestemte typer tiltak. Det vil fortløpende bli vurdert om det er behov for å gi slike regler.

b) Krav om forhåndstillatelse, vilkår og bortfall av tillatelse jf. lovens §§ 27-31

Dagens ordning med krav om forhåndstillatelse for tiltak i farvannet videreføres i den nye loven. I forbindelse med lovens ikrafttredelse vil det bli fastsatt en forskrift om overgangsregler ved behandling av søknader, som gir et klart skjæringstidspunkt for hva som skal behandles etter henholdsvis gammel og ny lov.

Når det gjelder søknad om iverksettelse av tiltak i farvannet er lovens utgangspunkt at den myndighet som har forvaltningsansvar for området hvor tiltaket skal iverksettes skal vurdere om tillatelse skal gis, jf. § 27, 1. og 2. ledd.

Visse tiltak skal imidlertid alltid behandles av statlig myndighet uansett hvor tiltaket skal iverksettes. Dette gjelder tiltak som kan ha en slik karakter at de berører viktige nasjonale interesser eller tiltak som har stor betydning for sikkerheten i farvannet og som innebærer kompliserte nautiske vurderinger, tiltak som vil kunne ha irreversible virkninger for fremkommelighet ikke bare i den kommunen som behandler søknaden, men også i nabokommuner.

Hvilke tiltak som krever tillatelse av statlig myndighet uavhengig av hvor tiltaket skal iverksettes, er fastsatt i en egen forskrift (tiltaksforskriften) som trer i kraft samtidig med loven.

Dette gjelder følgende tiltak:

- akvakulturanlegg
- kraftproduserende anlegg i sjø
- rørledninger for olje og gass
- broer
- luftspenn
- innretninger, installasjoner og anlegg for kraftproduksjon og petroleumsvirksomhet, herunder slep og oppankring av slike. Unntatt er forsynings- eller hjelpefartøy som transporterer petroleum i bulk.
- tiltak som krysser en kommunegrense
- tiltak som kan skape vesentlige hindringer eller ulempe for den alminnelige ferdsel, herunder sprengninger, større slep, seismiske undersøkelser og utprøving av utstyr.

I tillegg kommer tiltak av betydning for Forsvarets eller Kystverkets anlegg som nevnt i lovens § 28.

Adgangen til å sette vilkår for tillatelse følger av den alminnelige forvaltningsrettslige vilkårs lære og er lovfestet i lovens § 29.

Loven inneholder også en ny bestemmelse som gir departementet hjemmel til å fastsette forbud mot eller sette vilkår for etablering av tiltak i områder som har særlig verdi for marint

biologisk mangfold, jf. lovens § 30. Bestemmelsen er et supplement til bestemmelser om beskyttelse og vern etter annen lovgivning.

En tillatelse faller bort hvis arbeidet med et tiltak ikke er igangsatt senest tre år etter at tillatelsen ble gitt, jf. lovens § 31. Det samme gjelder hvis arbeidet med tiltaket blir innstilt i mer enn to år. Den myndighet som har gitt tillatelsen kan forlenge fristen én gang med inntil tre år.

c) Særlig om opplag av fartøy

Når det gjelder opplag av fartøy er dette et av flere tiltak som er nevnt som søknadspliktig i lovens § 27. Opplag av fartøy har vært regulert av en egen forskrift fra 10. juli 1975. Departementet er kommet til at det ikke er behov for en egen forskrift når det gjelder opplag av fartøy, da et slikt tiltak skal behandles på samme måte som andre tiltak i farvannet. Nærmere vurderinger av hva som kan være egnede opplagsplasser må gjøres på vanlig måte i forbindelse med regionale og lokale planprosesser. Det kan også gis egne regler for opplag av fartøy i ordensforskriftene.

d) Saksbehandlingsgebyr, jf. lovens § 6

Loven inneholder en hjemmel for departementet til å fastsette gebyr for behandling av søknad om tillatelse mv. Departementet legger opp til å gi nærmere regler om saksbehandlingsgebyr fra 2011, når overgangsreglene for havneavgiftene er opphørt, jf. punkt 6 d) nedenfor.

5. Forholdet mellom havne- og farvannsloven og plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven er den generelle lov om arealplanlegging, og planlegging og utbygging av havner og farleder skal skje i samsvar med de alminnelige prosessene som følger denne loven. Forskrift om farleder legger således ikke begrensninger på kommunens plankompetanse. Forskriftens inntegning av konkrete areal for hovedled og biled viser imidlertid hvor Kystverket skal ha et særlig ansvar for å vurdere sikkerhet og fremkommelighet for skipstrafikken i forbindelse med disponering og konkret bruk av disse arealene.

En rekke tiltak i kystsonen trenger tillatelse både etter havne- og farvannsloven og etter plan- og bygningsloven. Dette innebærer ikke noe unntak fra det generelle prinsippet om at hver sektormyndighet har eksklusiv myndighet på sitt område.

I lovens § 32 er det fastsatt at en tillatelse etter havne- og farvannsloven ikke kan gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven uten etter dispensasjon fra plan- og bygningsmyndigheten. Sektormyndigheten må derfor vurdere om et omsøkt tiltak vil være i strid med formålet bak et vernevedtak eller en bindende plan etter plan- og bygningsloven. Et tiltak kan videre ikke iverksettes før alle relevante tillatelser er innvilget.

For arealplaner som er fastsatt før forskrift om farleder trer i kraft innebærer forskriften at det for tiltak innenfor hovedled og biled, slik disse arealene er markert i forskriften, må innhentes tillatelse fra Kystverket i tillegg til nødvendige tillatelser fra kommunen og andre relevante sektormyndigheter.

For planer som omfatter sjøarealer hvor hovedled og biled inngår, og som utarbeides etter at forskrift om farleder er trådt i kraft må Kystverket, gjennom deltakelse i planprosessen, medvirke til at planen ivaretar nødvendig hensyn til sikkerhet og fremkommelighet for sjøtransporten, og at planen unngår at skipstrafikken kommer i konflikt med annen arealbruk. Det legges til at Kystverket har mulighet til å fremme innsigelse mot planforslag som strider mot sjøtransport og havneinteresser, jf. plan- og bygningsloven § 5-4. Kystverket må også gi tillatelse til konkrete tiltak innenfor det avmerkede arealet til hovedled og biled i områder som er planlagt etter at loven er trådt i kraft. For øvrig vises det til muligheten Kystverket har etter plan- og bygningsloven § 3-7 til å sette i gang planarbeid for ”*større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*”.

Miljøverndepartementet vil i samarbeid med Fiskeri- og kystdepartementet utarbeide nærmere veiledning om hvordan farleder bør ivaretas og framstilles i planer etter plan- og bygningsloven.

Arbeidet med ”farledsnormalen”, jf. punkt 2 d) ovenfor, som vil ha mer vidtrekkende rettsvirkninger for arealbruken enn forskrift om farleder, vil måtte gjennomføres i samråd med berørte myndigheter og etter en bred høringsrunde.

6. Finansiering av farvannsforvaltningen og prising av havnetjenester (avgifter og gebyr)

a) De kommunale havneavgiftene avvikles med unntak av anløpsavgiften, jf. lovens § 25

Dagens kommunale havneavgifter dekker både finansiering av farvannsforvaltningen og fungerer som betaling for bruk av havn. Etter dagens regelverk er det bare kommuner som har opprettet havnedistrikt som kan kreve inn havneavgifter.

Havneavgiftene er avviklet i den nye loven, med unntak av anløpsavgiften. Havneavgiftene erstattes av en alminnelig prisfastsettelse for bruk av kai og andre tjenester som ytes. Konkurransen mellom havnene vil tydeliggjøre ulike havnetilbud og legge til rette for en rasjonell utnyttelse av infrastrukturen.

Avviklingen av havneavgiftene medfører ikke noe markert brudd med gjeldende rett, selv om omleggingen rent faktisk vil medføre en endring i måten kostnader dekkes inn i mange havner. Havneavgiftene er i dag fordelt på såpass mange kostnadsbærere at de i stor grad er å anse som betaling for spesifikke tjenester, uten at prisingen nødvendigvis er riktig. Avviklingen av havneavgiftene til fordel for alminnelig prising vil gi en betydelig forenkling av reguleringen på området, og vil avvikle et komplisert forskriftsverk. Med hjemmel i lovens § 25 kan kommunene fortsatt innkreve en anløpsavgift.

b) Nærmere om anløpsavgiften, jf. lovens § 25

Farvannsforvaltningen finansieres i dag gjennom avgifter og gebyrer. Med hjemmel i lovens § 25 kan kommunene fastsette og oppkreve en avgift for å dekke kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, når denne kostnaden ikke kan dekkes gjennom betaling for tjenester i havnen eller andre gebyr og avgifter i medhold av loven.

Anløpsavgiften vil dekke kostnader knyttet til tjenesteproduksjon og forvaltningsoppgaver i kommunens sjøområde, med unntak for hovedled og biled hvor staten har ansvaret. I havneområder hvor hovedled og biled er trukket helt inn til kai, har imidlertid kommunene et ansvar for forvaltning og myndighetsutøvelse også i hovedled og biled, jf. punkt 2 d) ovenfor. Kostnader knyttet til slik forvaltning og myndighetsutøvelse kan også kreves dekket gjennom anløpsavgiften.

Anløpsavgiften skal også kunne dekke kommunes kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet. I praksis vil dette være fastsettelse av enkeltvedtak og forskrifter, og nødvendig oppfølging og håndhevelse av slike, i havnen så vel som i kommunens sjøområde.

Anløpsavgiften skal imidlertid ikke dekke kommunens kostnader til behandling av søknader om etablering av tiltak i farvannet eller kommunens kostnader knyttet til alminnelig tilsyn etter lovens kapittel 8. Kostnader knyttet til disse oppgavene skal plasseres hos henholdsvis søker og tilsynsobjekt gjennom særskilte gebyr. Anløpsavgiften skal heller ikke dekke kommunens kostnader knyttet til oppgaver som ikke hører til kommunens plikter etter havne- og farvannslovgivningen eller kostnader som dekkes gjennom det statlige kystgebyret.

Anløpsavgiften skal ikke gi et økonomisk overskudd. Nivået på anløpsavgiften vil kunne variere fra kommune til kommune, avhengig av kostnadsnivået i kommunen, eventuell kostnadsdeling med nabokommuner, farvannets beskaffenhet i kommunens sjøområde samt antall havner og trafikkgrunnlag.

Departementet legger opp til å utarbeide en forskrift som fastsetter nærmere hvilke kostnader som kommunene kan kreve dekket gjennom anløpsavgiften. Det legges opp til at en slik forskrift vil tre i kraft fra 2011, samtidig som overgangsreglene for havneavgifter opphører, jf. punkt d) nedenfor.

Anløpsavgiften kan pålegges fartøy som anløper havn. De nærmere krav til hvilke fartøy som skal betale anløpsavgift, etter hvilke satser, og hvilke fartøy som skal fritas, må fastsettes i de kommunale forskriftene.

Anløpsavgiften utløses ved anløp til en havn, uavhengig av om havnen er offentlig eller privat eid. Anløpsavgiften inngår i havnekapitalen, jf. § 47, 1. ledd, b).

c) Nærmere om prising av havnetjenester, jf. § 42

For tjenester som ytes i havnen innføres det som nevnt ovenfor et system med fri prisfastsettelse, hvor den enkelte havn kan fastsette pris og øvrige forretningsvilkår for de tjenester som tilbys.

Prisfastsettelse vil være underlagt de samme rettsregler og kontroll som annen prising i næringslivet. Loven legger til rette for åpenhet og gjennomsiktighet når det gjelder prisfastsettelsen. Det vil i utgangspunktet ikke være noe forbud mot å gi rabatter eller lignende så lenge det er i tråd med alminnelige pris- og konkurranseregler.

Når det gjelder spørsmålet om betaling for bruk av havn eller havnetjenester for fartøy som anbringes i havnen av statlige myndighet, gjelder de alminnelige reglene for kostnadsdekning. Det er i utgangspunktet reder/eier som er ansvarlig for kostnadene, alternativt reder/eiers

forsikringssselskap. Dette gjelder således også for fartøy som anbringes i havnen av statlig myndighet.

I lovens § 42, 6. ledd er det åpnet for at enkelte mindre kommunale havner kan søke departementet om tillatelse til å dekke sine kostnader gjennom en havneavgift i stedet for gjennom alminnelig prisfastsettelse. Hvorvidt slik tillatelse bør gis, vil bero på en nærmere vurdering av den enkelte havn, hvor havnens betydning for fremme av lovens formål vil være retningsgivende.

d) Overgangsregler for 2010

Departementet har lagt til grunn at kommunene vil ha behov for noe tid til å tilpasse seg det nye regelverket, blant annet av hensyn til budsjettering og økonomiforvaltning i havnene og kommunene. Departementet vil derfor fastsette en midlertidig forskrift som gir de kommuner som i dag innkrever havneavgifter hjemmel til å gjøre dette etter gjeldende regelverk i 2010.

Departementet legger til grunn at dette lar seg gjennomføre selv om havnedistriktene avvikles, ved at kommunene i sine avgiftsforskrifter definerer avgiftsområdet slik at det sammenfaller med kommunens sjøområde, jf. lovens § 9.

De kommuner som *ikke* innkrever havneavgifter i dag, men som vil få kostnader knyttet til farvannsforvaltning og myndighetsutøvelse ved ikrafttreddelsen av ny lov, skal følge den nye lovens pris- og avgiftssystem fra ikrafttreddelsen av loven.

7. Organiseringen av kommunale havner

a) Utgangspunktet er organisasjonsfrihet, jf. § 45

Utgangspunktet etter gjeldende rett er at kommunen har frihet til å organisere havnene slik de ønsker og kommunestyret kan plassere de ulike oppgavene der det er hensiktsmessig. Etter dagens ordning kan departementet fastsette at det skal opprettes havnestyre og gi særskilte bestemmelser for havnestyrets oppnevning og sammensetning, når en havn har vesentlig betydning utover egen kommune eller er av vesentlig forsvarsmessig eller beredskapsmessig betydning.

I den nye loven er det gjort forenklinger når det gjelder kommunenes organisering av havnevirksomheten. Det er presisert i loven at det er opp til den enkelte kommune å velge den organisasjonsform den finner mest hensiktsmessig som ramme for den virksomhet som skal drives, jf. lovens §§ 44 flg. Det er i denne forbindelse lagt vekt på det kommunale selvstyret og den alminnelige næringsfrihet.

Havnevirksomheten kan således organiseres som en del av kommunen etter kommunelovgivningen, som et interkommunalt selskap etter lov om interkommunale selskap eller et selskap etter den alminnelige selskapslovgivningen. Det er også presisert i loven at kommunene kan delta i foretak sammen med private hvis formål er investeringer, utvikling og drift av havnen.

For å ivareta transportpolitiske målsettinger må imidlertid staten ha mulighet til å pålegge visse havner en bestemt organisering, og lovens § 45 åpner for at nærmere regler om organisering og forvaltning av havner og havnevirksomhet fastsettes i forskrift.

b) Avvikling av obligatorisk representasjon i havnestyrene

Eksisterende forskrifter om styresammensetning i havnen og Forsvarets representasjon i havnestyrene vil bli opphevet. Dette er særlig begrunnet med behovet for å begrense størrelsen på havnestyrene av hensyn til handlekraft og effektivitet.

Statlige interesser bør som utgangspunkt ivaretas gjennom transportpolitikk, myndighetsutøvelse etter havne- og farvannsloven, alminnelige planprosesser etter plan- og bygningsloven, og ved dialog med relevante organer i de havner hvor staten har særlige interesser.

Forsvarsdepartementet har uttrykt behov for å holde en dialog med havner av særlig forsvarsmessig betydning, og det legges opp til at det etableres et forum hvor Forsvaret, Kystverket og aktuelle havner kan møtes.

c) Særlig om utpekte havner, jf. § 46

For å ivareta transportpolitiske målsettinger har loven en egen bestemmelse om utpekte havner. Bestemmelsen åpner for at departementet kan stille krav og sette vilkår til havner som er særlig viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods.

Departementet legger opp til at det ved lovens ikrafttredelse i enkeltvedtak blir fastsatt hvilke havner som skal være såkalte utpekte havner. Med henvisning til regjeringens transportpolitikk, slik denne er nedfelt i Nasjonal transportplan 2010-2019, vil følgende havner utpekes med hjemmel i § 46:

- Oslo Havn KF
- Kristiansand Havn KF
- Stavangerregionen Havn IKS
- Bergen og Omland Havnevesen
- Tromsø Havn KF

Utpekte havner skal utarbeide en plan som ivaretar krav til arealtilgang og effektivitet som er nødvendig som operativt transportknutepunkt, jf. § 46, 2. ledd. Planen skal følge kravene til rullering som kommuneplan, og bør integreres med øvrig planarbeid etter plan- og bygningsloven. Det vil fortløpende bli vurdert om det er behov for å fastsette nærmere krav til slike havner, herunder krav om organisering, samarbeid med andre havner og representasjon i havnens styrende organer.

8. Alminnelige regler om havner

a) Adgang til havn – mottaksplikten, jf. lovens § 39

Lovens § 39 fastslår en prinsipiell rett til å anløpe havner og havneterminaler. Bestemmelsen bygger på hensynet til fri konkurranse innen sjøtransporten. Det er en forutsetning for fri konkurranse at infrastrukturen er tilgjengelig for alle potensielle brukere. Bestemmelsen utfylles av konkurranseloven §§ 10 og 11 og må tolkes i samsvar med disse.

Det følger av § 39 at mottaksplikten gjelder i den utstrekning ”plassforholdene tillater det”. Dette innebærer en grense for mottaksplikten som følge av havnens naturlige begrensninger. Ingen kan gjøre krav på utdypninger, utbedringer eller andre investeringer for å kunne anløpe offentlig kai.

Videre innebærer det en grense for mottaksplikten dersom havnen ikke har tilgjengelig kaiplass, oppfylte lagringsarealer eller er forhåndsbestilt. I så fall må fartøy vente til det blir ledig. Mottaksplikten innebærer således ingen begrensning i de næringsdrivendes adgang til å gjøre avtaler om utnyttelse av havnen så lenge tildeling av plasser praktiseres ikke-diskriminerende, og alle fartøy i lovlig ærend får anløpe når det er ledig kapasitet.

Eiere og operatører av havner og havneterminaler kan fastsette begrensninger i adgangen til å anløpe havnen, av hensyn til sikkerhet, miljø og fiskerinæringen. Lovens § 39 er nærmere omtalt i Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s. 94-96 og s. 176-177.

b) Drift og vedlikehold av havner, jf. lovens §§ 40 og 41

Loven inneholder en generell bestemmelse om drift og vedlikehold av havner, jf. § 40. Eiere av havner og havneterminaler skal sørge for at havneanleggene driftes og vedlikeholdes slik at brukernes behov for havne- og transporttjenester i havnen blir dekket på en sikker og effektiv måte. Kommunen hvor havnen ligger skal påse at havneanlegg og løsøre som brukes i havnevirksomheten er i forsvarlig stand.

Det er inntatt en egen bestemmelse i lovens § 41 med krav til havner som har persontrafikk.

c) Ordensforskrifter, jf. lovens § 42

Loven inneholder en egen hjemmel for kommunene til å fastsette ordensforskrifter i havnen, jf. lovens § 42, 1. ledd. Dette er en parallell til bestemmelsen om fastsettelse av ordensforskrifter i farvannet, jf. lovens § 14, 1. ledd, jf. punkt 3 a) ovenfor. De kommunale forskriftene skal fastsettes i samsvar med en mal fastsatt av Kystverket og godkjennes av Kystverket før de kan gis virkning. For øvrig vises det til brev til kommunene fra Kystverket 5. november 2009 om tilpasning av de lokale forskriftene i forbindelse med lovens ikrafttredelse.

d) Sikkerhet og terrorberedskap, jf. lovens § 43

Det gjøres ingen endringer i regelverket som gjelder sikkerhet og terrorberedskap i havnene. Eksisterende forskrift videreføres uendret med hjemmel i lovens overgangsbestemmelse.

9. Havnekapitalen

a) Nærmere om havnekapitalen, jf. lovens § 47 første ledd

Etter gjeldende lov har de offentlige havnene en egen økonomi (havnekassee) adskilt fra kommunenes øvrige økonomi, som kun skal benyttes til havneformål.

Den nye loven viderefører prinsippet om at det skal være en adskilt økonomi i havnene, som skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige økonomi og kun kan benyttes til bestemte formål, jf. lovens § 47. I første ledd listes det opp hva som inngår i

”havnekapitalen”, og bokstav a) bestemmer at det som ved lovens ikrafttredelse tilhørte ”havnekassen”, inngår i havnekapitalen.

Hva som hører til havnekassen etter gjeldende lov vil normalt være klart, da gjeldende lov er tolket slik at disse midlene må holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler. Der det likevel ikke er klart hva som hører til eksisterende havnekasse, må kommunen foreta en grensegang mellom havnekassenes og kommunekassens midler, jf. merknadene til lovens § 47 i Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s. 181. Der det er behov for en slik grensedragning, må kommunene gjennomføre dette så raskt som mulig.

I havnekapitalen inngår for øvrig inntekter fra tjenester og ytelser knyttet til havnedrift og anløpsavgift, jf. lovens § 47, 1. ledd b). Videre følger det av lovens § 47, 1 ledd c) at havnekapitalen omfatter verdier som trer i stedet for verdier som omfattes av lovens § 47, 1. ledd a) og b) og til slutt følger det av lovens § 47, 1. ledd d) at havnekapitalen også omfatter inntekter og avkastning for øvrig fra verdier som nevnt i lovens § 47, 1. ledd a), b) og c).

b) Havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler, jf. lovens § 47, 2. ledd

Havnene utgjør viktig infrastruktur i det lokale, regionale og nasjonale transportnettverket, og inngår i nasjonale planleggings- og prioriteringsprosesser. Prinsippet om en adskilt økonomi i havnene vil, som et utgangspunkt, bidra til at havnene kan bevare sin posisjon som viktige knutepunkt og omlastingsterminaler i transportkorridorene. Dette styrker sjøtransportens konkurranseevne i tråd med politiske målsettinger.

Løpende inntekter og akkumulerte verdier på havnesektoren er knyttet direkte til brukerbetaling fra skip og andre som benytter infrastrukturen. På denne bakgrunn anses det som rimelig at sjøtransporten tilgodeses ved at verdiene målrettes mot havnedrift og havneutvikling. Havnekapitalen er således et godt virkemiddel som sikrer stabilitet og forutsigbarhet i transportplanleggingen, og legger til rette for koordinerte og langsiktige investeringer i helhetlige transportløsninger.

Kravet om at havnekapitalens midler skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler innebærer at det enten føres et separat regnskap for de midler som inngår i havnekapitalen, eller at det i det minste føres egne poster i kommunens regnskap hvor det klart fremgår hva som er havnekapitalens eiendeler, gjeld, inntekter og utgifter.

c) Havnekapitalen kan i utgangspunktet kun benyttes til havnevirksomhet, jf. lovens § 48

Bestemmelsen i lovens § 48, 1. ledd oppstiller de begrensninger som gjelder for anvendelsen av havnekapitalen. Her heter det at havnekapitalen ikke kan nyttes til andre formål enn havnevirksomhet, herunder drift, vedlikehold, utbedring, utbygging og utvikling, samt utøvelse av offentlig myndighet etter bestemmelser i eller i medhold av loven her, og tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde. Oppregningen av disse lovlige alternativene er en oppsummering og presisering av den praksis som er knyttet til begrepet ”havneformål” etter gjeldende lov.

I forarbeidene til loven forutsettes det en forholdsvis fleksibel forståelse av alternativene for å gi rom for at havnene kan utvikle seg som moderne logistikknutepunkt og gi et attraktivt

tilbud til havnebrukerne. Dette kan blant annet tilsi at målrettede investeringer i grenseflaten mellom transportformene kan vurderes.

Grensedragningen må gjøres i de konkrete tilfellene, i lys av utviklingen innen havnesektoren, og med sikte på å realisere lovens formål. Staten er imidlertid gitt adgang til å styre utviklingen gjennom enkeltvedtak eller i forskrift, prøve lovligheten av kommunens disposisjoner eller iverksette forvaltningstiltak overfor kommunen. Dette vil kunne sikre en ensartet praksis.

Lovens § 48, 3. ledd viderefører dagens lov § 23 siste ledd, og gjelder alle havner som har havnekapital. Bestemmelsen er i utgangspunktet en snever unntakshjemmel som åpner for at departementet i særlige tilfeller og på nærmere vilkår kan gi tillatelse til at midler som hører til havnekapitalen blir investert i prosjekter eller virksomhet med andre formål enn dem som er nevnt i første ledd. Dette vil kunne være aktuelt når tungtveiende hensyn, herunder overordnede samfunnsmessige hensyn, tilsier at kommunene får investere i slike prosjekter. Slike investeringer og avkastningen av disse inngår i havnekapitalen, med mindre departementet i vedtak fastsetter noe annet.

d) Nærmere om økonomiforvaltningen i havnene, herunder utdeling av utbytte

Når det gjelder adgangen til å utdele utbytte fra selskap etablert med havnekapitalen, inneholder både den alminnelige selskapslovgivningen og havne- og farvannslovgivningen krav som må være oppfylt. Den nye havne- og farvannsloven inneholder krav om særlige avsetninger som må foretas før det kan utdeles utbytte. Utdelinger kan ikke foretas før etter at det er foretatt nødvendige avsetninger til vedlikehold, nyanlegg, fremtidige utviklingstiltak og investeringer i havnevirksomheten. Dette vil bidra til å styrke de næringsmessige og politiske målsettingene knyttet til havnesektoren.

Dersom havnekapitalen benyttes til investering i aksjeselskap eller interkommunale selskap, vil utbytte eller utdeling av selskapets midler inngå i havnekapitalen, med de begrensninger som gjelder for anvendelsen av denne, jf. lovens § 47.

For eventuelle private aksjonærer i slike aksjeselskap vil utbytte kunne bli utbetalt uten ytterligere begrensninger for anvendelsen.

e) Fritak fra reglene om havnekapital, jf. lovens § 50

Gjeldende lov har ikke regler om fritak fra bestemmelsene om havnekassen. I den nye loven er det gitt en bestemmelse i lovens § 50 hvor departementet etter søknad fra en kommune kan gjøre vedtak om at en havn helt eller delvis skal få fritak fra reglene om havnekapital.

Bakgrunnen for bestemmelsen er at det anses som lite hensiktsmessig at kommuner med havner uten betydning i det samlede transportnettverket viderefører en havnevirksomhet som det strengt tatt ikke er grunnlag for. Dersom det gis fritak fra bestemmelsene om havnekapital, vil det som hovedregel bli stilt vilkår knyttet til bruken av midlene.

10. Tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet, jf. lovens §§ 34-38

Bestemmelsen i lovens § 34, 1. ledd viderefører et generelt forbud mot å bruke eller etterlate fartøy, kjøretøy eller andre gjenstander slik at det kan oppstå fare, skade eller ulempe for

fremkommeligheten eller ferdselen i farvannet eller i havnen eller for annen bruk av farvannet. Dersom noen har handlet i strid med forbudet i første ledd statuerer lovens § 34, 2. ledd en selvstendig plikt for den ansvarlige til å iverksette tiltak for å redusere risikoen og forhindre at skade eller ulempe oppstår. Dersom slik skade eller ulempe som nevnt i første ledd er oppstått, er den ansvarlige forpliktet til straks å sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningene av skaden eller ulempen. Myndigheten etter loven kan pålegge den ansvarlige å treffe slike tiltak innen en nærmere angitt frist.

Lovens § 35 om vrakfjerning mv. inneholder en særlig hjemmel til å pålegge den ansvarlige opprydding eller fjerning av fartøy som har sunket, strandet er forlatt eller henlagt. Bestemmelsen innebærer en utvidelse av adgangen for myndigheten etter loven til å gi pålegg enn det som følger av lovens § 34. Nærmere retningslinjer for fjerning av forlatte fartøy i havnene vil bli utarbeidet av Kystverket.

Lovens §§ 36 og 37 inneholder bestemmelser som gir myndigheten etter loven rett til direkte gjennomføring, herunder rett til bruk av tredjemanns eiendom dersom pålegg ikke etterkommes av den ansvarlige.

Lovens § 38 inneholder en tydelig hjemmel for statlige myndigheter til å gripe inn overfor fartøy i fare. Bestemmelsen er nærmere omtalt i Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s. 81-86 og s. 174-175.

11. Tilsyn, jf. lovens §§ 52-54

Loven inneholder en generell hjemmel til å føre tilsyn med overholdelsen av bestemmelser gitt i eller i medhold av loven. Hvem som skal føre tilsyn med de ulike sidene av loven og hvordan dette skal organiseres bør baseres på en målsetting om å oppnå en mest mulig effektiv og kompetent kontroll på de områdene hvor loven vil kunne bli brutt, og en tilsvarende effektiv oppfølging gjennom bruk av forvaltningstiltak. Departementet vil ta initiativ til en utredning og etablering av en tilsynsfunksjon i dialog med Kystverket og kommunene i løpet av 2010.

Når det gjelder statlig tilsyn med kommunens plikter etter lovens § 52, 2. ledd vil det inntil videre være fylkesmannen som er tilsynsmyndighet, jf. kommuneloven kapittel 10 A.

12. Inndrivelse av krav etter loven, jf. lovens §§ 55-56

Bestemmelsene om inndrivelse av gebyr og avgift, jf. lovens § 55, viderefører i stor utstrekning virkemidlene etter gjeldende lov. Bestemmelsen fastslår at skyldig gebyr og avgifter fastsatt i medhold av lovens §§ 6, 23, 24, 25, 42 sjette ledd og 54 er tvangsgrunnlag for utlegg.

Videre følger det av lovens § 55 annet ledd at krav som staten eller en kommune har mot en reder etter henholdsvis §§ 23 og 24 eller §§ 25 og 42 sjette ledd har panterett i skipet etter reglene om sjøpanterett i sjøloven. For kommunene omfatter dette anløpsavgiften og havneavgifter dersom kommunen har fått tillatelse til å innkreve dette.

I og med at de øvrige kommunale havneavgiftene avvikles i sin alminnelighet, og erstattes av en alminnelig betaling for tjenester på et privatrettslig grunnlag, vil slike krav falle utenfor sjøpanteretten. I forbindelse med utarbeidelsen av loven la departementet til grunn at det ikke

var grunnlag for å gi vederlagskrav for havnetjenester prioritet foran andre krav mot rederen, noe som også ville ha forutsatt en endring av sjølovens § 51. En slik endring ville ikke vært i samsvar med bestemmelser i den internasjonale konvensjon om sjøpant og pant i skip, som sjøloven § 51 bygger på. De som har krav på betaling for havnetjenester må derfor benytte de alminnelige reglene om inn drivelse av krav ved manglende betaling for slike tjenester.

13. Forvaltningstiltak og straffansvar, jf. lovens §§ 57-62

For å sikre etterlevelse av lovens bestemmelser er myndigheten etter loven gitt en generell rett til å gripe inn overfor rettsstridige forhold. Bestemmelsene fremgår av lovens §§ 57-61 og er nærmere omtalt i Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s. 135-138 og s. 189-192.

Lovens § 62 inneholder hjemmel for straff etter havne- og farvannsloven og bestemmelser gitt i medhold av loven. Bestemmelsen er utformet i samsvar med sanksjonsutvalgets mønster for utforming av straffebestemmelser i særlover, med visse tilpasninger, jf. NOU 2003:15 "Fra bot til bedring", og er nærmere omtalt i Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s. 138-144 og s. 192-194.

VI DELEGERING AV DEPARTEMENTETS KOMPETANSE TIL KYSTVERKET

I forbindelse med lovens ikrafttredelse vil Fiskeri- og kystdepartementets myndighet til å treffe enkeltvedtak etter loven bli delegert til Kystverket, med unntak av følgende bestemmelser: *§§ 4 siste ledd, 8, 9, 3. ledd, 10, 2. ledd, 17, 28, 2. punktum, 30, 32, 3. ledd, 39, 2. ledd, 42, 6. ledd, 44, 2. ledd, 46 1. ledd 48, 3. ledd, 50 og 52.*

Departementet vil fortløpende vurdere om det er hensiktsmessig med ytterligere delegering av myndighet etter havne- og farvannsloven til Kystverket etter at loven er trådt i kraft.

V KUNNGJØRING AV NYE FORSKRIFTER FASTSATT MED HJEMMEL I LOVEN

Lov 17. april 2009 nr. 19 vil tre i kraft 1. januar 2010. I forbindelse med lovens ikrafttredelse vil det bli utarbeidet nye forskrifter og gjort nødvendige endringer i eksisterende forskrifter på bakgrunn av utkast til forskrifter og forskriftsendringer som departementet sendte på høring 1. juli 2009.

Følgende forskrifter vil bli fastsatt i forbindelse med lovens ikrafttredelse og kunngjort i Norsk Lovtidend, jf. forvaltningsloven § 38:

- Forskrift om farleder
- Forskrift om tiltak som krever tillatelse fra Kystverket
- Forskrift om havner og farvann på Svalbard
- Midlertidig forskrift om havneavgifter som ledd i en overgangsordning
- Forskrift om kommunale forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner
- Forskrift om anvendelse av lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann for elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen
- Forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø
- Forskrift om sjøtrafikk
- Forskrift om lossing, lasting, lagring og transport av visse farlige stoffer mv
- Forskrift om ankomst og avgangsmeldinger mv
- Forskrift om krav til melding og utfylling av kontrolliste mv

- Forskrift om overgangsregler for behandling av søknader ved ikrafttredelse av ny lov om havner og farvann
- Forskrift om oppheving av forskrifter gitt med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51.

Forskriftene vil være tilgjengelige på www.lovdato.no. Forskriftene vil også bli lagt ut på departementets hjemmeside www.fkd.dep.no etter hvert som de blir fastsatt.

Samtlige forskrifter vil tre i kraft samtidig med loven.

De av dagens forskrifter som ikke er opphevet, videreføres uendret med hjemmel i overgangsbestemmelsen i lovens § 64. Det vil bli sendt en melding til Lovdata om hvilke forskrifter dette gjelder, slik at det i hjemmelsfeltet til forskriftene vil inntas en henvisning til lovens § 64.

Departementet vil, som nevnt innledningsvis, foreta en fullstendig gjennomgang av forskriftsverket etter lovens ikrafttredelse.

* * *