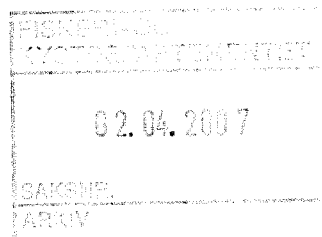


**DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT**

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO



Deres ref
200601106-/TB

Vår ref
200605385-2/TSU

Dato
29.03.2007

Forslag til revidert lov om havner og farvann av 8 juni 1984 nr. 51 - Høring

Vi viser til høringsbrev av 21. desember 2006 med forslag til revidert lov om havner og farvann m.v. med frist for å komme med merknader 2. april 2007.

Nærings- og handelsdepartementet har i brev av 20. november 2006 kommet med merknader knyttet til høringsnotatet og forslag til lovtekst før forslaget ble sendt på alminnelig høring. Vi tar til etterretning at våre merknader i svært liten grad er tatt til følge.

Stortinget behandlet 1. februar 2007 forslag til ny skipssikkerhetslov. Loven er sanksjonert og trer i kraft 1. juli 2007. Vi forutsetter at Fiskeri- og kystdepartementet (FKD) oppdaterer omtalen av skipssikkerhetsloven i Odelstingsproposisjonen.

Vi har merket oss at FKD særlig ber om kommentarer og innspill til to problemstillinger knyttet til innretning av havnekassen og privat eierkapital i selskap etablert med havnekassen. Vi ser det som hensiktsmessig og fornuftig at mellomløsningen som er skissert i lovforslaget foreslås for Stortinget. Dette innebærer at hensynet til å tilrettelegge for sjøtransport og effektiv havneutvikling på en god måte balanseres mot prinsippet om kommunalt selvstyre og helhetlig kommunal planlegging. Den statlige styringen vil ivaretas gjennom annet lovverk og nasjonal transportplan. Målet for både offentlige myndigheter og brukere må være at vi legger til rette for et effektivt sjøtransporttilbud.

Vi har ingen merknader til spørsmålet om privat eierskap i selskap etablert med havnekassen.

FKDs utkast til ny lov om havner og farvann har flere berøringsflater inn mot NHDs områder. Dette gjelder særlig forslaget til ny bestemmelse om mulig utvidelse av virkeområdet for loven, utkast til en generell aktsomhetsnorm og opprettelse av et råd for kystsikkerhet og beredskap.

Merknader knyttet til lovforslaget og høringsnotatet

Vi forutsetter at FKD ved utarbeidelsen av Odelstingsproposisjonen tar hensyn til våre merknader. Vi ser det derfor som hensiktsmessig å knytte merknader også til høringsnotatet, som vi antar vil være utgangspunktet for teksten i Odelstingsproposisjonen.

1 Forslag til ny § 1-1 Lovens formål

Det fremgår i § 1-1 første ledd at loven skal legge til rette for sikker ferdsel, god fremkommelighet og annen bruk av farvannet som ivaretar hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier. Ny farvannslov benytter til dels samme ordlyd som i skipssikkerhetsloven § 1, hvor det fremgår at skipssikkerhetsloven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier. Det er viktig å fastslå at skipssikkerhetsloven og ny havne- og farvannslov har ulike formål, og en henvisning til skipssikkerhetsloven må derfor tas inn i utkastet til Odelstingsproposisjon.

2 Forslag til ny § 1-3 Lovens virkeområde

I kap. 7.2.2.3 Særlig om norske jurisdiksjonsområder mv. side 48 gis det en begrunnelse for forslaget om at deler av loven skal gis anvendelse også for havområder som faller utenfor eller imellom soner hvor Norge har etablert jurisdiksjon. Nærings- og handelsdepartementet finner forslaget utilstrekkelig begrunnet, og egnet til å skape usikkerhet. Havne- og farvannsloven med forskrifter gir regler om nasjonale havner og farvann. Skipssikkerhetsloven på sin side gir regler som er rettet mot norske skip og driften av skipet uansett hvor det måtte befinne seg. Vi viser til vårt brev av 20. november 2006. Regler hjemlet i havne- og farvannsloven bør ikke kunne gis anvendelse i internasjonalt farvann/på åpent hav. Det vil kunne skape usikkerhet med hensyn til hvilket regelverk som skal gjelde for skipsfarten. Vi viser igjen til at det ikke fremgår klart hvorfor FKD har behov for en slik adgang til å gi deler av loven anvendelse utenfor territorialgrensen, og mener at forslaget bør utgå.

3 Forslag til ny § 3-1 Generell aktsomhetsnorm

I høringsnotatet side 10 fremgår det at FKD vil lovfeste en generell aktsomhetsplikt til sjøs. Det vises til at en tilsvarende aktsomhetsnorm er lovfestet for veifarende i vegtrafikkloven. Etter vårt syn er en lovfesting av en slik aktsomhetsnorm i ny havne- og farvannslov egnet til å skape uklarhet. I skipssikkerhetsloven er en generell aktsomhetsnorm lovfestet i § 14 Navigering. Det er ikke hensiktsmessig med en dobbelregulering på dette området, og forslaget bør utgå.

I kap. 9.3.1.1 En generell aktsomhetsnorm side 62 omtales bla. behovet for å innføre en slik norm. Etter vårt syn er behovet ivaretatt i § 14 i skipssikkerhetsloven. Bestemmelsen fastsetter at skipet skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier. Dette innebærer at skipet skal navigeres på en sikker og trygg måte for å unngå ulykker. Bestemmelsen gir også hjemmel til å gi forskrifter om sikker navigering. Det følger videre av bestemmelsen at de internasjonale sjøveisreglene må følges. De som har sitt arbeid om bord må utvise den nødvendige årvåkenhet og påpasselighet. Disse elementene er kjernen i aktsomhetsplikten. En dobbelregulering på området bør ikke forekomme. For øvrig vises det til vårt brev av 20. november 2006 hvor vi også har vist til at brudd på § 14 kan straffes, jf. skipssikkerhetsloven §§ 60 og 61. I høringsnotatet fremgår det at forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen ikke inneholder en alminnelig aktsomhetsnorm. Når skipssikkerhetsloven trer i kraft 1. juli 2007 vil den alminnelige aktsomhetsnormen fremgå av § 14. En lovfesting av en generell aktsomhetsnorm, slik den er foreslått i § 3-1 bør derfor tas ut.

4 Forslag til ny § 2-4 Rådet for kystsikkerhet og beredskap

Kap. 8.3. Råd for kystsikkerhet og beredskap side 56 foreslår å hjemle opprettelsen av et råd som skal være et samarbeids- og kontaktorgan for instanser innen statsforvaltningen som er ansvarlig for de forvaltningsmessige oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap langs kysten. NHD ser ikke hensikten med å lovhjemle opprettelsen av et slikt råd. FKD står fritt til å opprette de råd og utvalg det måtte ønske, uten hjemling i lov. I høringsnotatet fremgår det på side 57 at "det" har vært pekt på at nåværende ansvarsfordeling ikke er hensiktsmessig, at antallet myndigheter er for stort og at samordningen av virksomheten bør bli bedre. Nærings- og handelsdepartementet kjenner seg ikke igjen i denne omtalen og ber om at den ikke inntas i Odelstingsproposisjonen. Avsnittet er egnet til å skape et inntrykk av at myndighetene mener ansvarsfordelingen på området bør endres. Dette er et syn som ikke er avklart med berørte departementer.

5 Forslag til ny § 5-2 om Vrakfjerning m.v.

I vårt brev av 20. november 2006 mente vi at det burde vurderes å knytte farbarhets- og sikkerhetskriterier til vrakfjerningsplikten. Forslaget er ikke fulgt opp. Vi mener at det i hvert fall bør inkluderes en rimelighetsvurdering i § 5-2, slik at vrakfjerningsplikten bare kan pålegges der det fremstår som et rimelig tiltak.

6 Forslag til ny § 6-4 Lasting og lossing av gods mv.

Kap. 13.2 Lasting og lossing side 96 gir en bakgrunn for forslaget om å oppstille en plikt i loven til å utøve laste- og losseoperasjoner. I en Ot.prp. finner vi det naturlig å ta med en henvisning til skipssikkerhetsloven § 12 Last og ballast hvor det fremgår at lasting og lossing skal skje på en slik måte at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues. NHD er gitt hjemmel for å fastsette forskrifter om lasting og lossing, herunder laste- og losseinnretninger. Vi registrerer at FKD i vesentlig grad har benyttet samme ordlyd som i skipssikkerhetsloven i sitt utkast til § 6-4.

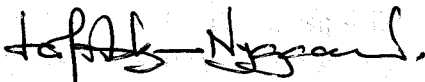
7 Forslag til ny § 6-6 Sikkerhet og terrorberedskap i havner

Kap. 13.4 Sikkerhets- og terrorberedskap side 99 omtaler ISPS-kodens krav i forhold til skip. Vi finner det hensiktsmessig at Odelstingsproposisjonen inneholder en henvisning til kap. 6 i skipssikkerhetsloven.

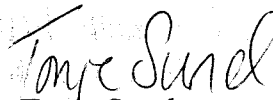
8 Omtale av internasjonalt regelverk

I kap. 4 Internasjonalt regelverk side 34 gis en omfattende generell omtale av IMO. Denne omtalen gir en feilaktig beskrivelse av arbeidet i IMO og de internasjonale konvensjoner, og kan ikke benyttes i Odelstingsproposisjonen. Det sies bla. at IMO-konvensjoner angir minstestandarder. Vi viser til at konvensjonene om ansvar og forsikring i forbindelse med oljesøl ikke er å anse som minstestandarder. I Ot.prp. bør omtalen av IMO knyttes opp mot områder FKD har ansvaret for. Stortinget har, gjennom Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet, fått en omfattende orientering om organisasjonens arbeid. Vi viser til vårt brev av 20. november 2006 og foreslår at vårt tekstforslag i brevet benyttes i Odelstingsproposisjonen.

Med hilsen



Leif Asbjørn Nygaard (e.f.)
ekspedisjonssjef



Tonje Sund
seniorrådgiver