



Innst. O. nr. 36

(2008–2009)

**Innstilling til Odelstinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

Ot.prp. nr. 75 (2007–2008)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om
havner og farvann**

Innhold

	Side		Side
1. Sammendrag	5	Til kapittel 1. Innledende bestemmelser	17
1.1 Innledning	5	Til kapittel 2. Forvaltningsansvar og myndighet etter loven	18
1.2 Lovens formål, virkeområde og definisjoner	6	Til kapittel 3. Bruk av farvann. Navigasjonsveiledning	18
1.3 Ansvar og myndighet etter loven	7	Til kapittel 4. Tillatelse og krav til tiltak mv.	19
1.4 Rådet for kystsikkerhet og beredskap ...	7	Til kapittel 5. Tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet	20
1.5 Farvann og bruk av farvann	8	Til kapittel 6. Almennelige regler om havn	20
1.6 Finansiering av farvannsforvaltningen .	9	Til kapittel 7. Havnevirksomheten	21
1.7 Tillatelse og krav til tiltak	9	Til kapittel 8. Tilsyn mv.	23
1.8 Tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet	10	Til kapittel 9. Inndrivelse av krav etter loven	23
1.9 Statlig transportplanlegging etter plan- og bygningsloven	11	Til kapittel 10. Forvaltningstiltak	23
1.10 Almennelige regler om havner	11	Til kapittel 11. Straffansvar	23
1.11 Havnevirksomheten	12	Til kapittel 12. Ikrafttredelse og endringer i andre lover	23
1.12 Tilsyn	15		
1.13 Inndrivelse av krav etter loven	15	3. Forslag fra mindretall	24
1.14 Forvaltningstiltak og straffansvar	15	4. Komiteens tilråding	24
1.15 Økonomiske og administrative konsekvenser	15		
2. Komiteens merknader	16		
2.1 Komiteens generelle merknader	16		
2.2 Komiteens merknader til enkelte paragrafer	17		



Innst. O. nr. 36

(2008–2009)

Innstilling til Odelstinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Ot.prp. nr. 75 (2007-2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om havner og farvann

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Innledning

Fiskeri- og kystdepartementet fremmer med dette forslag til ny lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven). Loven erstatter lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

Utviklingen innen transportsektoren har de senere årene vært markert. Det har blitt tydeligere konkurranseflater mellom transportformene. Presset på vegnettet tiltar, samtidig som de miljømessige sidene ved transport blir viktigere og mer synlige.

Et annet viktig utviklingstrekk er at fartøyene stadig blir større og hurtigere. I tillegg øker skipstrafikken langs norskekysten, både i og utenfor territorialfarvannet.

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 er derfor viktig å etablere et regelverk som gir et mer hensiktsmessig forvaltnings- og styringsverktøy for myndighetene.

Hovedmålsettingen med en ny havne- og farvannslov er å etablere et juridisk rammeverk, som i lys av nye utfordringer, bidrar til at havnene utvikles til logistikknutepunkter, og til effektiv og trygg sjøtransport som med sitt miljøfortrinn hevder seg i konkurransen med øvrige transportformer. Dette er i samsvar med de politiske målsettingene for sjøtran-

sport, som er nedfelt i Soria Moria-erklæringen. Havnesektoren må sikres rammevilkår som gjør den tilpasningsdyktig og i stand til å tiltrekke seg gods, og derigjennom bidra til Regjeringens målsetting om å overføre godstransport fra vei til sjø.

Bakgrunnen for forslaget

I kapittel 2 i proposisjonen gis en oversikt over bl.a. Havnelovutvalgets arbeid. Dette utvalget ble oppnevnt 18. desember 2000 og overleverte sin utredning til departementet 6. mars 2002. Et forslag til revidert lov om havner og farvann ble sendt på høring 21. desember 2006, med svarfrist 2. april 2007. Fiskeri- og kystdepartementet mottok 97 høringsuttalelser.

En nærmere vurdering av høringsinstansenes syn og departementets vurderinger fremkommer i de ulike kapitler i proposisjonen.

Proposisjonen gir ellers en oversikt over gjeldende rett i kapittel 5, jf. lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

Nordisk rett og internasjonalt regelverk og samarbeid

Det gis en oversikt over nordisk rett og internasjonalt regelverk og samarbeid i hhv. kapittel 6 og 7 i proposisjonen.

Reguleringen av sjøtransport og annen ferdsel til sjøs samt bruk av havområder, bygger i stor grad på internasjonalt regelverk. Norge har sterke interesser knyttet til hvordan havområdene og ressursene i havet forvaltes. Som skipsfartsnasjon og som kyststat med en lang kystlinje, rike fiskeforekomster og lang erfaring fra oljeutvinning, har Norge en pådriverrolle i å utvikle nytt internasjonalt regelverk til sjøs.

Det er de siste årene vedtatt en rekke nye internasjonale regler og lansert mange initiativ for å styrke sjøsikkerheten og fremme sjøtransporten. En ny hav-

ne- og farvannslov må fange opp relevante endringer i internasjonal rett, og er bl.a. derfor utformet som en rammelov.

Maritim transport får stadig mer oppmerksomhet i EU, og det legges vekt på å styrke sjøsikkerheten og legge til rette for økt bruk av sjøtransport. EU-retten på området er i rask utvikling, og regelverket vil gjennom EØS-avtalen bli innarbeidet i norsk lov.

Sentrale forordninger, direktiv og samarbeid med betydning for havner og farvann er omtalt i pkt. 7.3.3 i proposisjonen.

Lovtekniske spørsmål og forholdet til annet lovverk

Havnelovutvalget foreslo en oppdeling i to lover, en lov om havnevirksomhet og en farvannslov som skulle regulere farvannet som en ressurs. Departementet mener at regulering av farvann og havner svært ofte hører naturlig og saklig sammen, og mener det er mest hensiktsmessig å beholde en felles lov for havner og farvann.

Lovbestemmelsene i havne- og farvannsloven vil sammen med andre lover som bl.a. forurensningsloven, sjøloven, kommuneloven, plan- og bygningsloven og skipssikkerhetsloven, og ved siden av politisk retning og tiltak som gjennomføres ved Nasjonal transportplan, utgjøre virkemiddelapparatet som følger opp de viktigste rammebetingelsene for sektoren.

Utviklingstrekk og rammebetingelser for havner og farleder

En stadig økende vegtrafikk gir kapasitetsproblemer i deler av transportnettet, og dette gir forsinkelser og økte kostnader for næringslivet og privatpersoner. Havner og sjøtransport har derfor en viktig rolle i et helhetlig transportnett med effektive transportkorridorer mellom produksjonssted og markeder. For å styrke sjøtransportens markedsandeler, er det avgjørende at havnene utvikler seg til effektive omlastingsterminaler, og styrker sin posisjon som knutepunkt i logistikkjeden og i transportkorridorene. Dette vil kunne gi reduserte transportkostnader for næringslivet, ha positiv miljøeffekt og lette kapasitetsproblemene i deler av vegnettet.

Departementet mener at det er nødvendig å utforme et regelverk for de offentlige havnene som i større grad åpner for profesjonalisering, markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor offentlig havnevirksomhet.

Sentrale endringer i havne- og farvannsloven vil knyttes til eierskap, prisfastsettelse og reguleringsbehov.

Økonomiske virkemidler består vesentlig av statlige bevilgninger og tilskudd til investeringer i fiskerihavner, statlige bevilgninger til farledsutbedringer, maritim infrastruktur, maritime tjenester og beredskap mot akutt forurensning, samt statlige bevilgning

ger til veg og jernbane. I tillegg kommer virkninger på konkurranseforholdet mellom transportformene som følge av skatte-, avgifts-, og gebyrpolitikken for de ulike transportsektorene.

1.2 Lovens formål, virkeområde og definisjoner

Lovens ene hovedhensyn er å legge til rette for god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet, og ordnede forhold i farvannene i alminnelighet, slik at man unngår skader på berørte interesser og næringer.

En av de store utfordringene er likevel den økende belastningen på farvannet og de avveiningene som må gjøres mellom de ulike interesse- og brukergrupper. Disse interessene er særlig hensynet til fiskerierne og andre næringer i kystsonen som akvakultur, men kan også være mer generelle samfunnshensyn, og disse interessene bør etter departementets oppfatning synliggjøres i formålsbestemmelsen.

Departementet har av samme grunn kommet til at formuleringen i § 1 første ledd bør endres til "forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet". Formuleringen understreker at lovens formål ikke bare er å legge til rette for god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet, men også tilretteleggelse for forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskerierne og andre næringer.

Det andre hovedformålet er at loven skal legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet og sjøtransport. Dette synliggjøres som en selvstendig målsetting i formålsbestemmelsens annet ledd. Betydningen av at havnene utvikles til terminaler som effektivt binder land- og sjøtransporten sammen, er synliggjort ved at loven skal legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i både sjøtransport og kombinerte transport. I bestemmelsens annet ledd er det også slått fast at loven skal legge til rette for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport innenfor både nasjonale og internasjonale transportnettverk.

Lovens geografiske virkeområde bør etter departementets oppfatning fastsettes med utgangspunkt i oppnåelse av lovens formål, herunder behovet for tilstrekkelig handlingsrom for å løse de oppgaver som havne- og farvannsmyndighetene pålegges.

Departementet foreslår videre at loven skal gjelde "her i riket", noe som omfatter alle aktuelle områder på land-, sjø- og i luftterritoriet. Videre nevnes særskilt "territorialfarvannet", "indre farvann" og "elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen" som de mest aktuelle reguleringsområdene. For Svalbard er eksisterende lov gjort gjeldende for seilingssesongen 2008 ved en kongelig resolusjon, og departementet foreslår at en tilsvarende ordning vil bli videreført under den nye loven.

Departementet mener at loven gjennom forskrift, også bør kunne gjøres gjeldende i Norges økonomiske sone, og i jurisdiksjonsområder etablert i medhold av lov av 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone, og at slik myndighet bør legges til Kongen. Departementets syn er at havne- og farvannsloven må stå sentralt i oppfølging av internasjonale regler som skal sikre kyststatenes interesser i god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet og til sjøs og andre aktiviteter i disse nære kyst- og havområdene, slik som ved fastsettelse av seilingsleder. Norges initiativ til fastsettelse av seilingsleder utenfor Norges territorialfarvann i den økonomiske sone på strekningen mellom Vardø og Røst, er et eksempel på at det kan være behov for å gi lovens bestemmelser anvendelse også utenfor sjøterritoriet. Inntil videre er tiltaket hjemlet i lov om Norges økonomiske sone av 17. desember 1976 nr. 91 § 7.

Departementet understreker at folkeretten vil sette begrensninger for lovgivingsmuligheten utenfor territorialgrensen.

1.3 Ansvar og myndighet etter loven

Forvaltningsansvar og myndighet deles i loven mellom departementet og kommunene.

Departementet beholder ansvaret for hoved- og biledene, navigasjonsveiledning og området utenfor kommunenes sjøområde. Loven legger opp til at hoved- og bileder skal utpekes og fastsettes særskilt gjennom forskrift.

Det foreslås at kommunene får det alminnelige forvaltningsansvaret for farvannet som ligger innenfor kommunens alminnelige grenser, med unntak for hoved- og bileder som vil tilligge staten, i samsvar med virkeområdet i plan- og bygningsloven. Dette utvider kommunenes forvaltningsansvar for sjøområdet.

Departementet fremmer forslag om at begrepet "havnedistrikt" i loven utgår. Departementet er derfor kommet til at kommunenes ansvarsområde i sjøen, i loven benevnes "kommunenes sjøområde", og at kommunens sjøområde inntas i bestemmelsen for å gjøre dette tydelig.

Forslaget innebærer at kommunene automatisk får forvaltningsansvar og myndighet ved lovens ikrafttredelse. Plikter som pålegges kommunene i loven vil særlig omfatte plikt til å sørge for sikkerhet og fremkommelighet i egne sjøområder, plikt til å sørge for at ferdselen i farvannet ikke hindres eller vanskeligjøres og plikt til å påse at løsøre som brukes i havnevirksomheten samt kaianlegg, havnearealer og andre havneanlegg er i forsvarlig stand.

Endringen vil også kunne føre til større lokalt engasjement for sjøområdet i kommunene.

Hvordan kommunene velger å utføre oppgavene ligger innenfor kommunens autonomi, og loven set-

ter ikke hindringer for at kommunene overlater myndighet til et havnestyre eller annet organ for å ivareta farvannsforvaltning etter loven her.

Etter ny plandel i plan- og bygningsloven, vil kommunens ansvar etter dette regelverket kunne strekkes til 1 nautisk mil utenfor grunnlinjen. Det vil i så fall være hensiktsmessig at havne- og farvannsloven som utgangspunkt følger samme geografiske avgrensning, i hvert fall for regulering og behandling av tiltak.

Etter departementets vurdering vil en slik grensdragning som foreslått sikre kommunene kontroll med farvannet og den alminnelige forvaltningen av dette, tilpasset det lokale næringsliv og stedlige forhold.

Den geografiske ansvarsfordelingen er et utgangspunkt som modifiseres ved at enkelte oppgaver uttrykkelig legges til staten. I tillegg til disse bestemmelsene, og for å oppnå et fleksibelt system tilpasset de ulike kommunene, åpnes det for en alminnelig delegasjonsadgang fra staten til kommuner.

Navigasjonsinstallasjonene langs kysten beholdes i utgangspunktet av eksisterende eier, enten dette er kommuner, havner eller private, riktignok slik at Kystverket har det overordnet ansvaret ved å gi tillatelse, eventuelt på vilkår, og ved å kunne pålegge nødvendig skjerming, fjerning eller endring av slike installasjoner. Eiere av navigasjonsinstallasjoner skal sørge for drift og vedlikehold av disse i samsvar med Kystverkets tillatelse.

Den ansvarsdeling som nå er gjennomgått er heller ikke til hinder for at statlige navigasjonsinstallasjoner kan driftes eller overtas av kommuner eller andre etter avtale med Kystverket, for eksempel for å gi havnen styringen over installasjoner som regulerer inn- og utseiling til egen havn eller havnebasseng.

1.4 Rådet for kystsikkerhet og beredskap

Det er flere departementer og etater som har ansvar og oppgaver innen det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet, jf. oversikt i kapittel 10 i proposisjonen.

God informasjonsutveksling og koordinering mellom ulike aktører er sentralt for en hensiktsmessig og effektiv forvaltning innenfor arbeidet med kystsikkerhet og kystberedskap.

Det ble i høringsnotatet foreslått at det i havne- og farvannsloven gis hjemmel for Kongen til å opprette et eget råd for kystsikkerhet og beredskap.

Høringsinstansene er positive til opprettelsen av et råd som foreslått. Flere høringsinstanser viser imidlertid til at lovfesting av rådet ikke er nødvendig, og at lovfesting kan begrense Regjeringens handlingsrom.

Fiskeri- og kystdepartementet er ikke enig i at en lovhjemmel som foreslått vil kunne begrense rådets virkeområde på en uheldig måte, men etter departe-

mentets syn er det her ikke påkrevd med en særlig lovbestemmelse. Departementet kan opprette et råd med tilsvarende funksjon uten hjemmel i lov, og uten de formelle rammer som vil følge av en lovfesting. Et slikt råd vil uansett kunne være et viktig element for departementets arbeid med utvikling av sjøtransport, sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

1.5 Farvann og bruk av farvann

Lovforslaget er en videreføring og en innskjerping av kravene til sikkerhet og forsvarlig bruk av farvannet.

Det foreslås klarere hjemler for å regulere trafikken i farvannene.

Sjøfarendes plikter i farvannet

Gjeldende havne- og farvannslov inneholder ikke noen alminnelig aktsomhetsnorm som gjelder for de sjøfarende og deres bruk av farvannet.

Etter departementets vurdering vil forslaget i høringsnotatet om en generell aktsomhetsnorm for de som bruker farvannet være naturlig i loven. Dette støttes av en rekke høringsinstanser. Departementet er likevel kommet til at det ikke er strengt nødvendig med en slik norm her, da det finnes aktsomhetsnormer i annet regelverk, som for eksempel sjøloven, skipssikkerhetsloven og fritids- og småbåtloven.

Departementet foreslår på denne bakgrunn at høringsnotatets forslag om en generell aktsomhetsnorm for sjøfarende ikke videreføres. Regler om fartsbegrensninger vil kunne fastsettes gjennom forskrift i medhold av bestemmelsene om trafikkregulering og i forskrifter om orden i og bruk av farvannet.

Regulering av og ansvar for farledene

En inndeling av farvannet i hovedled og biled er tillagt gjennomgående betydning for ansvarsdelingen mellom stat og kommune under loven. Lovforslaget forutsetter dermed at det foretas en presis fastlegging av de geografiske grensene for hovedled og biled før loven kan tre i kraft.

Fastleggingen av hovedled og bileder gjennom forskrift vil gi en oversiktlig og helhetlig ordning som gir svar på om en forvaltningsoppgave ligger til kommunen eller staten. Det åpnes også for fastsetting av andre kategorier av farleder enn hovedled og biled gjennom forskrift.

Ved å innta en hjemmel for kategorisering i loven, kan standarden for de ulike farledstypene formaliseres gjennom fastsettelse av en "farledsnorm".

Kommunene får som utgangspunkt ansvar for alle andre farledskategorier enn hoved- og biled. Ansvar vil imidlertid være begrenset av at navigasjonsinstallasjoner er et statlig anliggende.

Den vesentligste merkingen vil etter forslaget fremdeles være statens ansvar. Kommunens oppga-

ver knyttet til farledene vil primært være å sørge for at farledene er farbare samt at det kan gis nærmere reguleringer for bruken.

Myndighetsdeling mellom staten og kommunen ved bl.a. fastsettelse av ordensforskrifter og behandling av tiltak etter lovens kapittel 4 i farvannet, forutsetter at det også mot havnesiden må trekkes et skille mellom deres respektive myndighetsområder.

Trafikkregulering og orden i farvannet. Meldeplikter

Retten til fri ferdsel er utgangspunkt for reglene i gjeldende havne- og farvannsloven om bruk av farvann.

Forslaget i høringsnotatet viderefører i stor grad gjeldende rett, men er tilpasset den nye ansvarsfordelingen mellom staten og kommunen. Forslaget bør etter departementets vurdering i hovedsak legges til grunn.

Departementet er gitt kompetanse til å utferdige forskrifter om trafikkreguleringer som seilingsregler og regler for seilingsleder. Forslaget viderefører og sammenfatter gjeldende lov § 6 første og annet ledd samtidig som det gis flere eksempler på hva "trafikkregulering" kan gå ut på. Bestemmelsen gir departementet viktige reguleringsfullmakter uten at de aktuelle reguleringer er uttømmende angitt. Trafikksentralene vil ha en viktig oppgave med å håndheve slike reguleringer i sine geografiske ansvarsområder.

Trafikkovervåkning og kontroll

Det sentrale verktøyet for koordinering av trafikkovervåkning og trafikk kontroll er trafikksentralene.

Departementet anser at det bør gis bestemmelser som lovfester trafikksentralenes oppgaver og utvider deres myndighetsområde til mer klare påleggshjemler i visse faresituasjoner.

Navigasjonsveiledning

Forslaget i høringsnotatet, om at staten fortsatt skal ha enekompetanse til å tillate oppføring av enhver innretning eller anlegg som skal gi navigasjonsveiledning, videreføres i forslag til ny lov. I tillegg til etablering er også fjerning, flytting og endring av navigasjonsinstallasjoner omfattet i lovforslaget.

Departementet legger til grunn at forskrift om krav til merking av akvakulturanlegg vil bli videreført.

I høringsnotatet var forslaget fra havnelovutvalget om innføring av lovhjemmel for Statens kartverk Sjø (Sjøkartverket) som offisiell norsk sjøkartmyndighet ikke tatt med. Fiskeri- og kystdepartementet er enig med Miljøverndepartementet, om at en slik hjemmel er naturlig å innta i havne- og farvannsloven, særlig på grunn av den nære saklige sammen-

heng mellom navigasjonsinstallasjoner som reguleres i denne lov og sjøkartene som brukes om bord.

Departementet foreslår følgelig at det inntas en bestemmelse om at offisiell sjøkartmyndighet utpekes av Kongen, jf. lovforslaget § 11.

1.6 Finansiering av farvannsforvaltningen

Statlige gebyrer og avgifter

Gjeldende regler om finansiering av statens oppgaver i farvannet (kystgebyr) og utgifter knyttet til trafikkovervåkning (sikkerhetsgebyret) foreslås i all hovedsak videreført. Imidlertid brukes nå gebyrterminologien konsekvent.

Nytt er også et samlet regelverk for inndrivelse av gebyr, hvor formålet i første rekke er å sikre et tydelig og effektivt grunnlag for å inndrive kystgebyr og sikkerhetsgebyr.

Departementet bemerker at forslaget om adgang for staten til å fastsette forskrift om å kreve inn kystgebyr og sikkerhetsgebyr i det vesentligste er en videreføring av gjeldende rett. Gebyrsatsene fastsettes årlig av departementet.

For 2008 utgjør kystgebyret 34 prosent av utgiftene til drift og vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner. Sikkerhetsgebyret skal dekke lønns- og driftsutgifter knyttet til trafikkentralene og belastes visse fartøy som benytter farled med trafikkovervåkning.

Departementet har kommet til at kystgebyret i stedet bør betegnes som avgift.

Departementet mener forslaget om at rederen og agenten skal være solidarisk ansvarlige for anløpsavgiften, kystavgiften og sikkerhetsgebyret må opprettholdes. I tillegg må det kunne stilles krav om sikkerhetsstillelse. Etter gjeldende havne- og farvannslov er gebyrene bare sikret med sjøpant.

På bakgrunn av de beregninger som er foretatt av avgifts- og gebyrgrunnlaget, og den avgifts- og gebyrpliktige trafikken, vil departementet på dette tidspunkt ikke fremme forslag om at miljødifferensiering av gebyrene inntas særskilt i havne- og farvannsloven. Det er imidlertid inntatt en generell hjemmel for å fastsette rabattordninger, som også kan omfatte miljødifferensiering.

Kommunal avgift

Etter dagens ordning er det bare kommuner som har opprettet havnedistrikt som kan kreve inn anløpsavgift.

Departementet har kommet til at anløpsgebyret må anses som avgift.

Departementet mener at kommunene, som under dagens lov, må få anledning til å fastsette og oppkreve en avgift for å dekke kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde når denne kostnaden ikke kan dekkes inn gjennom

betaling for tjenester i havnen eller andre gebyrer eller avgifter i medhold av loven. Hjemmelen vil således dekke kostnader ved tjenesteproduksjon og forvaltningsoppgaver i de kommunale farledene som det enten ikke er noen betalingsvilje for, eller som det er vanskelig å innkreve betaling for (den typiske farvannsforvaltningsoppgavene). Anløpsavgiften skal således ikke gi økonomisk overskudd.

Det foreslås at avgiften også kan dekke kommunens kostnader ved utøvelse av "offentlig myndighet med hjemmel i eller i medhold av loven", i praksis fastsettelse av enkeltvedtak og forskrifter og nødvendig oppfølging og håndhevelse av slike, i havnen så vel som i kommunens sjøområder.

For å unngå at det foretas kryssubsidiering, for eksempel av oppgaver som ikke hører til kommunens plikter etter havne- og farvannsloven, eller av utgifter som dekkes av staten gjennom kystavgiften, vil departementet i forskrift fastsette nærmere hvilke kostnader som kan dekkes inn ved anløpsavgiften, se § 25 annet ledd.

Departementet har kommet til at anløpsavgiften bør inngå i havnekapitalen, og at de formål som havnekapitalen lovlig kan anvendes til etter § 48 må endres i samsvar med innkrevingsgrunnlaget for avgiften. Dette vil bare gjelde for de havner som får havnekapital etter lovforslaget, jf. § 44.

1.7 Tillatelse og krav til tiltak

Gjeldende havne- og farvannslov har ingen generelle regler for å ivareta andre sikkerhetshensyn enn sjøsikkerhet ved etablering av tiltak i farvannet.

Det foreslås en opprydding av reglene om behandling av ulike tiltak som kan innvirke på sikkerheten og fremkommeligheten. Det foreslås å innføre en særskilt avgift for behandling av søknader om tiltak.

I høringsnotatet foreslås det å innføre en alminnelig sikkerhetsstandard for tiltak med mål om å unngå skade, men som overlater til tiltakshaveren selv et ansvar for hvordan målet skal oppnås.

Når det gjelder innholdet i en generell sikkerhetsstandard, uttales det i høringsnotatet at målet bør være å sikre liv og helse, miljø og materielle verdier. Videre foreslås det at sikkerhetsstandard skal gjelde generelt i forhold til alle faser ved tiltaket; planlegging, gjennomføring, drift og vedlikehold.

Bestemmelsen i § 26 fastsetter alminnelige krav gjennom en aktsomhetsstandard til den som skal iverksette et tiltak etter kapittel 4 (Tillatelse og krav til tiltak) og vil gjelde generelt.

Departementet vurderer at ordningen med forhåndstillatelse for farvannstiltak basert på en konkret vurdering av det planlagte tiltakets virkninger på de kryssende interesser, må videreføres.

Søknadsplikten er knyttet til enhver aktivitet som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet.

Departementet legger til grunn, som generelt utgangspunkt, at kommunene innenfor lovens rammer bør ha skjønnsmessig frihet til å avgjøre saker med betydning for egen kommune.

Noen tiltak vil kunne få irreversible effekter for fremkommeligheten ikke bare i den kommune som behandler søknaden, men også i nabokommuner.

Departementet har på denne bakgrunn kommet til at det bør gis en forskrift som definerer bestemte typer av tiltak som krever tillatelse av staten i stedet for kommunen.

Adgangen til å sette vilkår for tillatelser er i mange tilfeller en praktisk måte for forvaltningen til å ivareta ulike hensyn og motvirke uheldige konsekvenser som et tiltak kan medføre.

Forvaltningsmyndighetens interesse i en konsekvensanalyse må stå i et rimelig forhold til de ulemper det medfører for tiltakshaver i den enkelte sak, og setter slik sett en grense for adgangen til å gi pålegg om undersøkelse.

I høringsnotatet foreslås 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.

Bestemmelsen åpner for at departementet kan fastsette forbud mot eller sette vilkår for tiltak for å bevare bestemte områder med særlig verdi for marint biologisk mangfold. Vedtaksformen kan være forskrift eller enkeltvedtak.

Departementet anser at en tillatelse bør bortfalle hvis arbeidet med et tiltak ikke er satt i gang senest tre år etter at tillatelsen ble gitt.

Forslaget om adgangen til delegasjon av myndighet til Fiskeridirektoratet i saker som faller inn under lov om akvakultur av 17. juni 2005 nr. 79, bør videreføres.

1.8 Tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet

Det foreslås at det innføres hjemler for inngrep overfor havarister og fartøy i fare eller ved andre situasjoner som truer sikkerheten i farvannet. En slik adgang vil bidra til bedre sjøsikkerhet.

Kystverket gis en utvidet hjemmel til å gripe inn i faresituasjoner.

Det er også tatt inn en tydelig hjemmel for vrakfjerning av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet.

Forbud mot å volde fare, skade eller ulempe i farvannet

Retten til fri ferdsel er utgangspunkt for reglene i havne- og farvannsloven om bruk av farvann.

Bestemmelsen i § 34 første ledd viderefører et generelt forbud mot å nytte fartøy, kjøretøy eller andre gjenstander slik at det ikke oppstår fare, skade eller ulempe for fremkommeligheten i farvannet eller den øvrige ferdsel til sjøs eller i havnen.

Avvergings- og avbøtingsplikt

Hensynet bak bestemmelsen i § 34 annet ledd er å fremme sikkerhet og fremkommelighet til sjøs. Dette er ivarettatt ved at det settes forbud mot bruk og ferdsel i farvannet og havnen som kan medføre fare, skade eller ulempe for fremkommeligheten eller ferdselen.

Departementet foreslår imidlertid at plikten til å treffe avbøtende tiltak presiseres til å kun gjelde adferd i strid med bestemmelsen i § 34 første ledd.

Vrakfjerningsplikt

Departementet anser at det bør gis hjemmel til å pålegge vrakfjerning og opprydding eller fjerning av fartøy, kjøretøy eller gjenstand som har sunket, strandet, er forlatt eller henlagt. Til tross for ordlyden i overskriften er bestemmelsen i § 35 ikke begrenset til fartøyet har sunket eller nådd en viss grad av ødeleggelse, jf. oppregningen av situasjoner som omfattes.

De samlede fordelene ved å gjennomføre vrakfjerning og opprydding må veies opp mot ulempene. Fordelene er først og fremst de positive virkningene som kan forventes for ferdsel, fremkommelighet og andre brukere av farvannet. Ulempene kan knytte seg til utgifter og andre ulemper ved gjennomføring av de nødvendige tiltak. I vurderingen må det også legges vekt på hvilke alternative tiltak som står til rådighet og virkningene av dem.

Bestemmelsen i § 35 vil ikke medføre endring i forhold til øvrige gamle vrak, dvs. de vrak som ikke utgjør en fare for akutt forurensning.

Departementet bemerker at der det ikke kan påvises noen eier, verken reell eller registrert, vil vrakfjerningen være et ansvar for staten eller kommunen, avhengig av hvor vraket befinner seg. Etter § 56 vil myndigheten da kunne nyttiggjøre seg vrakets evt. verdi, men dette vil i mange tilfelle bare kunne dekke deler av fjerningskostnadene.

Direkte gjennomføring

Bestemmelsen gir myndighetene etter loven rett til å sørge for iverksetting av tiltak dersom pålegg om avverging, avbøting eller vrakfjerning ikke blir etterkommet av den ansvarlige innen fristen, eller det av ulike årsaker ikke er praktisk å rette pålegg til den ansvarlige, jf. § 36.

Etter fjerde ledd kan utgifter, skade og tap som oppstår ved tiltak som gjennomføres etter første ledd, kreves dekket av den ansvarlige.

Beslutning om direkte gjennomføring vil være enkeltvedtak som er underlagt de skranker som følger av den alminnelige forvaltningsretten i tillegg til de lovfestede kravene.

Bruk av tredjepersons eiendom ved gjennomføring av tiltak

Det er ikke egne regler om bruk av tredjepersons eiendom ved gjennomføring av tiltak i gjeldende rett.

I høringsnotatet fremmes det forslag om å lovfeste en adgang til å gripe inn overfor et fartøy som har havarert ut fra hensynet om å unngå tap av liv og helse, og sørge for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet generelt.

Departementet mener at det er et klart behov for en tydelig hjemmel for kyststaten til å gripe inn i fare- og havarisituasjoner for å sikre et fartøy. Bestemmelsen (jf. § 38) er et viktig virkemiddel for raskt å få satt i verk nødvendige tiltak for å hindre skader og for å begrense skadevirkningene av et havari.

Med "havarert" skal det forstås enhver situasjon hvor et fartøy er ute av stand til å manøvrere. Hvorvidt et fartøy er i fare for å havarere må bero på en konkret vurdering av sannsynligheten for at et havari eller grunnstøting vil inntreffe, eller for at fartøyet vil synke. Grunnstøtt og sunket er tatt med som praktiske eksempler på et havari.

Departementet foreslår at det inntas et tillegg i bestemmelsen om at fartøy som "på annen måte truer sikkerheten i farvannet". Bakgrunnen er ønsket om å samle inngrepsbestemmelsene i ett kapittel i loven.

1.9 Statlig transportplanlegging etter plan- og bygningsloven

Etter gjeldende rett har ikke Kystverket noen myndighet til å drive bindende planlegging i havner eller farleder. Imidlertid vil Kystverket på lik linje med andre fagetater kunne komme med innsigelser til planer som utarbeides etter plan- og bygningsloven.

Ot.prp. nr. 32 (2007–2008) om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen) ble lagt frem etter at forslaget til ny havne- og farvannslov ble sendt på alminnelig høring. Forslaget fra Planlovutvalget i NOU 2003:14 "Bedre kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven" om planlegging i kystsonen og forslag til nye bestemmelser som legger til rette for en mer integrert og helhetlig planlegging av sjøarealer og tilstøtende landarealer, er i det vesentlige videreført i Ot. prp. nr. 32 (2007–2008), jf. Innst. O. nr. 57 (2007-2008). Forslaget er imidlertid videreført som rammebestemmelser, jf. §§ 3-6 og 3-7, som forutsettes presisert gjennom forskrift, i stedet for planlovutvalgets forslag om et eget kapittel i loven om kystsoneplanlegging.

Myndigheten etter havne- og farvannsloven skal foreta en effektiv og samordnet søknadsbehandling med kommunen som plan- og bygningsmyndighet.

1.10 Alminnelige regler om havner

Adgangen til havner

Gjeldende havne- og farvannslov legger til grunn at det som utgangspunkt er fri ferdsel i havner og farvann, jf. § 10 første ledd.

Departementet mener det bør innføres en prinsippbestemmelse om mottaksplikt av fartøy (jf. § 39). Departementet mener at det har en egenverdi å lovfeste prinsippet på rettsområdet for havner, og angi nærmere dets utstrekning i denne sammenheng.

Departementet legger stor vekt på ønsket om å tilrettelegge for fri konkurranse i sjøtransporten, for gods så vel som passasjerer. Der eksempelvis redere eller andre transportbrukere går inn på eiersiden av et havneselskap, vil bestemmelsen innebære et forbud mot å begrense konkurrentenes adgang til havnen uten hjemmel.

Departementet har vurdert at plikten til å motta fartøy som vil anløpe må hvile på "eier og operatør av havn og havneterminal".

Alle havner som tilbyr anløp og terminaltjenester i alminnelighet skal være omfattet av mottakspikten, uavhengig av om havnen er privat og/eller offentlig eiet.

Departementet har kommet til at det som utgangspunkt ikke er naturlig å la "private havner som ikke tilbyr anløp og tjenester til andre enn eierne av havnen" være omfattet av mottakspikten (heretter: "bedriftshavner"). Det foreslås at mottaksplikt for bedriftshavner kan fastsettes "i særlige tilfeller".

Drift og vedlikehold av havner mv.

Departementet går inn for å slå lovutkastet bestemmelse om lasting, lossing, lagring og transport av gods sammen med bestemmelsen om forvaltning og drift av havnen, jf. ny § 40. Lasting, lossing, lagring og transport av gods er bare *en* side av forvaltning og drift i havnen.

Departementet mener det er ryddig å ha en egen hjemmel om særlige krav som kan stilles til havner som mottar persontrafikk (passasjerterminaler). Siktemålet med å regulere passasjerterminaler er i første rekke å forebygge personskaade og hensynet til liv og helse.

Den sentrale målsetting for havne- og farvannsloven knyttet til havneanleggene er å legge til rette for at selve gjennomføringen av transporten i havnen kan skje på en sikker og effektiv måte for de involverte. Siktemålet med bestemmelsen om forvaltning og drift foreslås derfor avgrenset tilsvarende.

Ordensforskrifter i havner og farvann

I gjeldende havne- og farvannslov kan kommunene med hjemmel i § 16 fjerde ledd fastsette forskrifter om orden i og bruk av havnen og om konkurierende bruk av farvann i havnedistriktet.

Departementet legger til grunn at regler som skal være bindende for flere rettssubjekter i havner og farvann, på en måte som ikke kan reguleres i vanlige forretningsvilkår eller liknende, bør benevnes som forskrifter (i stedet for havnereglement e.l.). Dette vil være i samsvar med forvaltningslovens system.

Departementet legger til grunn at forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner i utgangspunktet bør hjemles adskilt, i samsvar med lovens kapitelinndeling og systematikk for øvrig.

Staten er etter loven tillagt myndighet og ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i hovedled og biled og utenfor kommunens sjøområder. Konkret gjelder dette bl.a. ansvar for navigasjonsveiledning og behandling av søknader om å etablere tiltak etter kapittel 4. Departementet er derfor gitt samme kompetanse som kommunene til å gi regler om orden i og bruk av farvann innenfor sine ansvarsområder, jf. "myndigheten etter loven".

Prising av havnetjenester

Etter gjeldende rett dekkes kostnader forbundet med utbygging, drift og vedlikehold av offentlig havnevirksomhet hovedsakelig inn gjennom oppkreving av havneavgifter og vederlag. Dette kostnadsbaserte finansieringssystemet er nedfelt i forskrifter som er hjemlet i havne- og farvannsloven.

Departementet foreslår at reglene om havneavgifter erstattes av alminnelig prisfastsettelse av de tjenester som ytes i havnen. Det opprettholdes en "anløpsavgift" for kommunens forvaltningsoppgaver i farvannet og nødvendig myndighetsutøvelse i havnene. Forslaget legger opp til et tydeligere skille mellom forvaltning og drift av havnene.

Avvikling av havneavgiftene og innføring av alminnelig prising må ses på bakgrunn av de samlede forslagene om å myke opp reglene knyttet til havnekapitalen.

Når det gjelder spørsmålet om rettferdig prising av havnens tjenester, vil departementet legge til rette for åpenhet og gjennomsiktighet. Lovforslaget legger derfor opp til at det bl.a. skal gis opplysninger om pris og andre forhold av betydning for dem som benytter havnetjenestene. Departementet bemerker at prisfastsettelsen vil underlegges de samme rettsregler og kontroll som annen prising i næringslivet.

Departementet har funnet at det kan være hensiktsmessig at enkelte mindre kommunale havner kan dekke sine kostnader og utgifter til havnedrift gjennom en havneavgift. Departementet foreslår derfor at det inntas en adgang for slike kommuner til å

søke departementet om tillatelse til innkreving av en havneavgift i stedet for alminnelig prisfastsettelse.

Sikkerhet og terrorberedskap

Gjeldende lovs § 11a om sikkerhet og terrorberedskap i havner kom inn som en tilføyelse til gjeldende havne- og farvannslov ved lov 29. juni 2007 nr. 76. Det vises til Ot.prp. nr. 48 (2006–2007) for en nærmere redegjørelse for bakgrunn for bestemmelsen.

Departementet mener at bestemmelsen i lovutkastet som ble sendt på høring i all hovedsak bør beholdes slik den er vedtatt ved lov 29. juni 2007 nr. 76, se ny § 42. Det foreslås likevel noen tilpasninger.

Departementet mener det er en fordel å ha alle sidene ved sikkerhet og terrorberedskap regulert samlet i en bestemmelse (jf. § 43).

1.11 Havnevirksomheten

Dette kapitlet gjelder for havner som helt eller delvis eier eller drives av en eller flere kommuner, eller av foretak eiet av en eller flere kommuner.

Økonomi, forvaltning og drift

For de kommunale havnene videreføres reglene om en atskilt økonomi (havnekapitalen) med visse tilpasninger. Det åpnes for en adgang til å søke om fritak fra reglene om havnekapitalen for havner som har liten betydning utover egen kommune. Det foreslås også en begrunnet adgang til utdeling og utbytte fra havnekapitalen. Disse tilpasningene skal gjøre drift av havnevirksomhet mer attraktivt og tilrettelegge for deltagelse fra, og samarbeide med, private aktører der det er aktuelt. Kommunene gis større organisatorisk frihet til å organisere havnevirksomheten.

Virkeområde for reglene om havnevirksomheten

I gjeldende og eldre lovgiving er begrepet havn benyttet uten at det er slått fast hvilke havner som reguleres. Hvilke havner som er omfattet av gjeldende lov, må derfor i prinsippet avgjøres ved en tolkning av den enkelte bestemmelse, særlig under hensyn til lovens formålsbestemmelse.

I forslaget i høringsnotatet er havn definert generelt som et funksjonelt begrep og definisjonen skal legges til grunn der hvor ikke annen avgrensning klart fremgår.

Departementet mener at reglene om havnekapitalen som et utgangspunkt bør knyttes til de havner som etter gjeldende rett har havnekasse, og som fortsatt vil ha en slik atskilt økonomi ved lovens ikrafttredelse, jf. merknadene til § 44 annet ledd og § 47. Det bør være adgang til å søke om fritak fra reglene om havnekapital for alle havner som ikke er trafikkknutepunkt med vesentlig betydning utenfor egen

kommune, og motsatt bør det være adgang til å pålegge kommunale havner regler om havnekapital dersom denne er eller blir et trafikknutepunkt med vesentlig betydning utenfor kommunen.

De øvrige reglene som er samlet i kapitlet om havnevirksomheten kan imidlertid ikke være begrenset til havner som i dag har havnekasse. Regler om særlig viktige havner bør i prinsippet også kunne gjøres gjeldende for statlige eide og rent private havner. Havner som eies av staten er for øvrig uttrykkelig regulert gjennom forslaget til § 51.

Regler om organisering, finansiering og forvaltning av havnekapitalen kan etter dette begrenses til alle havner som helt eller delvis eies eller drives av kommunen, dvs. ulike konstallasjoner av kommunale havner med eller uten private innslag.

Organisering av kommunale havner

Gjeldende havne- og farvannslov har en rekke regler om organisering av havnene og særlige saksbehandlingsregler for havnestyrer.

I høringsnotatet er det foreslått en betydelig forenkling av reglene om kommunens organisering av organer for havner og farvann, ved at det i prinsippet foreslås at kommunen selv velger hvilke organ som skal ivareta oppgaver og behandle saker etter havne- og farvannsloven, så lenge det er i samsvar med kommuneloven og alminnelig forvaltningsrett.

Departementet legger vekt på det kommunale selvstyret og den alminnelige næringsfriheten når det gjelder kommunenes organisering av havnevirksomheten. I et begrenset antall havner er det fastsatt deltagelse fra statlige-, fylkeskommunale- og brukerrepresentanter på bakgrunn av at havnen har vesentlige betydning utover egen kommune, eller ut fra vesentlige forsvarsmessige eller beredskapsmessige hensyn.

Departementet mener det må være opp til den enkelte kommune å velge den organisasjonsform den finner mest hensiktsmessig som ramme for den virksomheten som skal drives.

Departementets vurdering er at reglene om obligatorisk representasjon i havnenes styrende organer, med unntak av havner som kan utpekes etter forslag til § 46 (Krav til utpekte havner), bør oppheves. Generelt vil obligatoriske representanter i havnens styrende organer gi redusert handlekraft og effektivitet som følge av et stort antall styremedlemmer.

Departementet er av den oppfatning at det i utgangspunktet ikke er grunnlag for en særlig ordning med obligatorisk brukerrepresentasjon på havnesektoren.

Særlige utpekte havner

I dag skilles det mellom "nasjonalhavner" og "øvrige havner" uten at dette er nedfelt i lovverket.

I lovutkastet som ble sendt på høring foreslås det at nasjonalhavner skal kunne utpekes av departementet, og det stilles opp kriterier for hvilke havner som kan utpekes. Kriteriene er lagt nært opp til dem som vektlegges under dagens ordning. Det forelås at departementet kan fastsette vilkår som må oppfylles av nasjonale havner. Slike vilkår må kunne gjøres gjeldende for allerede utpekte nasjonalhavner så vel som for fremtidige nasjonalhavner. Det foreslås at nasjonale havner skal utarbeide en strategiplan med retningslinjer for havnevirksomheten og utvikling av havnen. Strategiplanen skal forelegges departementet for godkjenning og oppdateres jevnlig. Det foreslås at departementet kan gi nasjonale havner pålegg om opprettelse av interkommunale samarbeidsorgan for å ivareta oppgaver og utøve myndighet etter loven og/eller at nasjonalhavner skal organiseres som aksjeselskap eller interkommunalt selskap.

Departementet har kommet til at lovens virkemiddelapparat ikke bør knyttes til bestemte begrep som nasjonalhavn eller stamnetthavner, men være mer nøytralt innrettet. Det fremmes derfor forslag om at departementet kan utpeke havner som er særlig viktige for å fremme effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods. På denne måten gjøres hjemmelen til et redskap for å stille krav og vilkår til havner som er viktige for å realisere lovens formål.

Departementet legger til grunn at havner som utpekes, med hjemmel i havne- og farvannsloven, vil være gjenstand for vurdering og evaluering i forbindelse med rulleringer av Nasjonal transportplan eller liknende prosesser. En slik periodisk gjennomgang vil ha betydning for øvrig statlig engasjement og involvering i havnene.

I loven inntas det et sett med kriterier som skal legges til grunn ved vurderingen av hvilke havner som det kan være aktuelt å regulere nærmere.

Enhver havn som utpekes som særlig viktig for å realisere lovens formål bør ha en bevisst strategi og en forretningsmessig plan for virksomheten, og for fremtidig utvikling. Departementet har likevel kommet til at forslaget om en plikt til å utarbeide strategiplan for de viktigste havnene, med bl.a. retningslinjer for havnevirksomheten og utviklingen, bør modifiseres.

Havnekapitalen og eierskap

Etter gjeldende lov har de offentlige havnene en egen økonomi (havnekasse) atskilt fra kommunenes øvrige økonomi. Havnekassen er for så vidt kommunale midler, men det gjelder særlige regler for bruken av dem.

Departementet peker på at havnetjenester skiller seg på flere måter fra annen kommunal tjenesteproduksjon. De kommunale havnene utgjør viktig infrastruktur som dekker lokale, regionale og nasjonale

transportbehov, og inngår i nasjonale planleggings- og prioriteringsprosesser. Prinsippet om en atskilt økonomi i havnene vil, som et utgangspunkt, bidra til at havnene kan bevare sin posisjon som viktige knutepunkt og omlastningsterminaler i transportkorridorene. Dette styrker sjøtransportens konkurranseevne målt mot andre transportformer, og er i tråd med politiske målsettinger.

Departementet legger vekt på at havnekapitalen er et godt virkemiddel som sikrer stabilitet og forutsigbarhet i transportplanleggingen, og legger godt til rette for koordinerte og langsiktige investeringer i helhetlige transportløsninger.

Departementet fremmer derfor forslag om at det fortsatt bør være en egen økonomi i havnene som skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige økonomi, og som kun kan benyttes til bestemte formål.

Departementet mener at det på grunnlag av en rekke saker knyttet til vurderingen av hva som etter dagens lov kan regnes for "havneformål", bør foretas en presisering av hvilke formål som er lovlige.

Departementet har kommet til at en generell adgang til å bruke havnekapitalen til andre formål enn havnevirksomhet innenfor visse selskapsmodeller lett kan undergrave hensikten med havnekapitalen, som er å sikre opprettholdelse, drift, investeringer og utvikling av havnene.

Departementet foreslår derfor at også AS og IKS etablert med havnekapitalen bør være bundet av reglene om hva havnekapitalen kan nyttes til. Det vises her til merknadene til § 48.

Foreslåtte regler om havnekapitalen gir mulighet til å investere disse midlene utenfor kommunegrensene. Dette vil legge til rette for etablering av hensiktsmessige havnesamarbeid.

Departementet foreslår ingen begrensning på privat medeierskap i selskap med investeringer fra havnekapitalen.

Særlige havneinnretninger

Havne- og farvannsloven av 1984 har ikke eksplisitte regler som regulerer hvilke aktiva som tilhører havnekassen, men regulerer hvilke inntekter som skal tilføres havnekassen.

I høringsutkastet foreslås en videreføring av rettstilstanden knyttet til hvilke verdier som inngår i havnekassen. Disse verdiene kalles i stedet havnekapitalen. En viktig endring er at forslaget innebærer at det må foretas en endelig avgrensning av hva som tilhører havnekassen og kommunekassen der dette er uklart.

Når forslaget i høringsnotatet nå legger opp til at alle verdier som er en del av havnekassen skal anses som en del av havnekapitalen, forutsetter dette at det gjøres en grensdragning mellom de eiendommer og

innretninger som tilhører kommunekassen og de som tilhører havnekassen.

Departementet er kommet til at bestemmelsen i gjeldende lov § 23 fjerde ledd om "særlig havneinnretning" ikke bør videreføres. Etter gjeldende lov inngår ikke de særlige havneinnretningene i havnekassen, men vederlag for bruk og utleie av kommunens særlige havneinnretninger skal inngå i havnekassen, og disse kan bare benyttes til havneformål.

Gjeldende lov bygger således på en presumpsjon for at når havnene har inntekter fra innretningen, så er dette et resultat av avtale eller forutsetning mellom havnen og kommunen om bruken av og fordeling av inntektene fra den. For de tilfeller der dette likevel ikke er korrekt, har kommunene hatt anledning til å be departementet vurdere saken konkret, jf. gjeldende lov § 23 fjerde ledd siste punktum. Det forhold at bestemmelsen om særlige havneinnretninger ikke videreføres, vil som utgangspunkt ikke ha stor reell betydning.

Departementet bemerker for øvrig at det i mange tilfeller faktisk bør konkluderes med at havnekassen eier de "særlige havneinnretninger". Departementet vil særlig nevne to forhold som er viktige i denne sammenheng: selvfinansieringsprinsippet og grunnbøkens begrensede betydning som bevis. Når det i forarbeidene er sagt uttrykkelig, og for så vidt også følger av avgiftsfinansieringssystemet, at havnene skal være selvfinansierte, er det en presumpsjon for at de særlige havneinnretninger er finansiert av havnekassen. Det må altså sannsynliggjøres at det forholder seg annerledes dersom kommunen mener at en innretning tilhører kommunekassen.

Spørsmålet om adgang til å ta utbytte fra havnekapitalen

Departementet mener hovedregelen bør være at utbytte og andre inntekter inngår i havnekapitalen. Det bør imidlertid åpnes for en begrenset adgang til utdeling og utbytte også for eier av havnekapital, men etter regler fastsatt i forskrift.

Fritak fra reglene om havnekapital

Departementet tilrår at det foretas en styrt og målrettet avgrensning av hvilke havner som bør ha havnekapital. En slik "skritt for skritt"-tilnærming gjennom søknader fra kommunene, kan gi mulighet for en gradvis tilpasning av den infrastrukturen som staten bør rette sine ressurser og oppmerksomhet mot. Prosessen bør baseres på kommunalt initiativ gjennom en ordning med søknad om fritak fra reglene om havnekapitalen.

Departementet har på denne bakgrunn kommet til at det bør innføres en generell adgang til å søke om fritak fra reglene om havnekapitalen i den enkelte

havn, uavhengig av kommunens intensjoner om videre drift.

Departementet og foreslår å avgrense reglene om havnekapital mot havner som ikke har havnekasse etter gjeldende lov.

1.12 Tilsyn

Etter gjeldende rett har departementet ansvaret for tilsyn og kontroll med havner og farvann, herunder statens havne-, fyr- og lostjeneste.

Det statlige tilsynet har i praksis vært meget begrenset på området for havne- og farvannsloven.

Fiskeri- og kystdepartementet har kommet til at det er hensiktsmessig å samle alle bestemmelser om tilsyn i samme kapittel i loven.

Hvem som skal føre tilsyn med de ulike sider av loven og hvordan dette skal organiseres, bør baseres på en målsetting om å oppnå mest mulig effektiv og kompetent kontroll på de områdene hvor loven vil kunne bli brutt, og tilsvarende effektiv oppfølging ved bruk av forvaltningstiltak.

Departementet har kommet til at utredning og etableringen av tilsynsfunksjonen bør avklares nærmere gjennom en dialog med Kystverket og representanter for kommunene.

Det foreslås inntatt en hjemmel som legger til departementet å utpeke tilsynsmyndighet(e) og gi nærmere regler for organiseringen av tilsynet i forskrift.

1.13 Inndrivelse av krav etter loven

I høringsnotatet foreslås det at reglene som skal sikre myndighetene en effektiv inndrivelse av krav etter loven, nærmere bestemt regler om tvangsgrunnlag for utlegg, sjøpant, forsinkelsesrente og legalpant samles i lovutkastets kapittel 9. I tillegg foreslås det at reder og agent skal være solidarisk ansvarlig og kunne avkreves sikkerhet for de offentlige gebyrer som fartøyene skal betale i forbindelse med et anløp.

Sjølovens § 51 lister opp de fordringene mot reder som lovgiver har funnet grunn til å gi en lovfestet prioritert dekning i skipet for, herunder havneavgiftene etter dagens lov.

Lovforslaget innebærer at havneavgifter i alminnelighet erstattes av alminnelig betaling for tjenester på privatrettslig grunnlag, dog slik at disse kravene skal gå inn i havnekapitalen der havnen har havnekapital. Det opprettholdes en anløpsavgift for kostnader kommunen har ved å tilrettelegge for sikkerhet og fremkommelighet i farledene og for offentlig myndighetsutøvelse i havnen og kommunens sjøområder.

Departementet mener det ikke er grunnlag for å gi vederlagskrav for havnetjenester prioritet foran andre krav mot rederen, noe som ville ha krevd en endring av sjøloven § 51. En slik endring ville ikke være i samsvar med bestemmelser i den internasjonale

konvensjon om sjøpant og pant i skip, som sjølovens § 51 bygger på. Så vel offentlige som private havne- og terminaleiere vil dermed måtte holde seg til de alminnelige inndrivelsesreglene ved manglende betaling for tjenester. Havner som gis tillatelse til innkreving av havneavgift i stedet for alminnelig prisning etter unntaksbestemmelsen i lovforslaget § 42 sjette ledd, vil fremdeles være omfattet av sjølovens bestemmelser om sjøpant.

1.14 Forvaltningstiltak og straffansvar

Hvilke offentlige myndigheter som skal stå for håndheving av havne- og farvannsloven, er bl.a. et spørsmål om hvilke reaksjonsmidler som skal tas i bruk. Skal det anvendes straff, forutsetter dette at påtalemyndigheten og domstolene bringes inn. Andre reaksjonsformer kan administreres alene av fagmyndigheten på området.

I høringsforslaget legges det opp til at havne- og farvannsmyndighetene bør ha en sentral rolle når det gjelder håndheving av loven, og det gis anvisning på flere forvaltningstiltak som kan gi et effektivt og fleksibelt reaksjonsapparat: pålegg om retting og stansing, forelegg om plikt til å etterkomme påbud og forbud, tvangsfullbyrdelse, tvangsmulkt og endring og tilbakekall av tillatelse.

Departementet opprettholder i hovedsak de forslag til forvaltningstiltak som følger av høringsforslaget. Reglene om endring eller tilbakekall av tillatelse foreslås styrket ved enkelte innstramninger og presiseringer.

Departementet har gjennomgått alle bestemmelsene som er straffebelagt med følgende prinsipper for øye: handlinger og unnlateringer bør bare gjøres straffbare dersom de kan føre til skade eller fare for skade på interesser som bør vernes av samfunnet, straff bør ikke brukes dersom andre reaksjoner må anses tilstrekkelige, og endelig; straff bør bare brukes dersom nyttevirkningene er klart større enn skadevirkningene.

1.15 Økonomiske og administrative konsekvenser

Hovedfokus ved utarbeiding av ny lov har vært å oppnå et lovforslag som er mer brukervennlig og som inneholder reelle forbedringer i forhold til gjeldende regelverk.

Et hovedanliggende har vært å forbedre havnenes rammevilkår for å bidra til å styrke sjøtransportens konkurransevne. Departementet har derfor bl.a. lagt til rette for økt samarbeid mellom offentlige og private aktører med sikte på å oppnå en mer rasjonell havnestruktur samt søkt å oppnå forenklinger i form av mer effektive og mindre detaljstyrende regler for kommunene som havneiere.

Det andre hovedanliggende med den nye loven har vært å lage et mer brukervennlig styrings- og for-

valtningsverktøy for myndighetenes regulering av sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet langs kysten. Dette er nødvendig ut ifra en økende skipstrafikk langs kysten, samtidig som konkurransen om bruk av kystsonen tiltar fra andre brukergrupper. I tillegg legger regelverket opp til en tydeligere ansvarsdeling mellom stat og kommune etter loven.

Det har således vært en sentral målsetting å redusere kostnader og risiko for brukerne av kystsonen og havnene, og derigjennom tilrettelegge for en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport.

Samlet sett er det ventet at kostnadene for skipsfarten og andre private ikke vil øke, og at det på noe sikt kan legges til grunn at kostnadsnivået samlet sett vil gå noe ned.

Lovforslagets økonomiske og administrative følger for det offentlige, vurderes samlet sett å være av begrenset omfang.

2. KOMITEENS MERKNADER

2.1 Komiteens generelle merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Synnøve Brenden Klemetrud, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren Hundhammer, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, har merket seg at hovedmålsettingen med en ny lov om havner og farvann er å etablere et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene utvikles til effektive logistikknutepunkter. Komiteen mener det er viktig at sjøtransporten med sine miljøfortrinn utvikles som en effektiv og trygg transportform slik at den kan hevde seg i konkurransen med øvrige transportformer.

Komiteen er bekymret for at en stadig økende vegtrafikk gir kapasitetsproblemer i deler av transportnettet, og at dette gir forsinkelser og økte kostnader for næringslivet og privatpersoner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at utvikling av sjøtransporten med sine miljøfortrinn som en effektiv og trygg transportform, er i samsvar med regjeringen Stoltenbergs politiske målsettinger for sjøtransport, som er nedfelt i Soria Moria-erklæringen. I erklæringen slås det fast at havnesektoren må sikres rammevilkår som gjør den tilpasningsdyktig

og i stand til å tiltrekke seg gods. Dette er sentralt for å nå en tverrpolitisk målsetting om å overføre gods-transport fra vei til sjø.

Helhetlig transportnett, profesjonalisering m.m.

Komiteen mener at havner og sjøtransport har en viktig rolle i et helhetlig transportnett med effektive transportkorridorer mellom produksjonssted og markeder. For å styrke sjøtransportens markedsandeler er det avgjørende at havnene styrker sin posisjon som knutepunkt i logistikkjeden og i transportkorridorene. Dette vil ha en positiv miljø- og klimaeffekt samtidig som det kan gi reduserte transportkostnader for næringslivet og lette kapasitetsproblemene i deler av vegnettet.

Komiteen er i denne forbindelse fornøyd med at det åpnes for profesjonalisering av havnene. En viktig del av dette er at det legges til rette for markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor offentlig havnevirksomhet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at de sentrale endringene i havne- og farvannsloven er knyttet til eierskap, prisfastsettelse og reguleringsbehov.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre, mener allikevel at det er viktig at selve havneinfrastrukturen eies av det offentlige. Dette ble også fremført som viktig fra styreleder i Oslo Havn KF og fra Norsk Havneforbund under komiteens høring.

Om lovforslaget

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at det ble oppnevnt et havnelovutvalg 18. desember 2000. Utvalget overleverte sin utredning til departementet 6. mars 2002. Et forslag til revidert lov om havner og farvann ble sendt på høring 21. desember 2006, med svarfrist 2. april 2007. Fiskeri- og kystdepartementet mottok 97 høringsuttalelser, og flertallet vil vise til at dette er et uttrykk for det sterke engasjementet i saken. Flertallet merket seg at det også på høringen i komiteen ble gitt uttrykk for at det var svært gledelig at forslag til ny havne- og farvannslov endelig var kommet på plass.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at det er et solid arbeid som er gjort fra statsråden og departementet gjennom arbeidet med ny havne- og farvannslov.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at det gjennom høringsrunden som ble gjennomført før utarbeidelse av lovforslaget, fremkom bred enighet om mange av forslagene. Disse medlemmer har spesielt merket seg at lovforslaget åpner for profesjonalisering av havnene, at det legges til rette for markedsorienterte investeringer og for samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor offentlig havnevirksomhet. Disse medlemmer mener dette er viktig for å styrke sjøtransportens stilling innenfor innenlands transport og transport til og fra Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at lovforslaget i stor grad er utformet som en rammelov der mer detaljerte regler vil bli fastsatt i forskrift. Disse medlemmer peker på at rammelovverk gir statlig myndighet stor makt gjennom utarbeidelse og bruk av forskrift. Disse medlemmer forutsetter at departementet gjennom arbeid med forskrift til den nye loven, legger vekt på å samle lovens forskrifter i en fellesforskrift, rydde opp i alle forskrifter knyttet til eksisterende lovverk og at ny fellesforskrift blir kort, klargjørende og tydelig. Disse medlemmer har merket seg opplysningene om at det i dag er 28 sentrale forskrifter som administreres av departementet og Kystverket. I tillegg kommer lokale forskrifter i ca. 100 havnedistrikt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet forutsetter at Stortinget i egen sak blir forelagt nye samlede forskrifter til lov om havner og farvann før ny lov trer i kraft.

Disse medlemmer har merket seg at det ikke foreslås lovbestemmelse om opprettelse av råd for kystsikkerhet og beredskap. Disse medlemmer har også merket seg at slikt råd ikke er opprettet til tross for at opprettelse av et slikt råd ble omtalt i St.meld. nr. 14 (2004–2005) om sjøsikkerhet og oljeverneberedskap behandlet av Stortinget 19. mai 2005.

Disse medlemmer vil peke på at rådet skal være et samarbeids- og kontaktorgan for de instanser innenfor statsforvaltningen som er ansvarlige for de forvaltningsmessige oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap langs kysten.

Disse medlemmer mener det er viktig at et slikt råd nå blir etablert og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for etablering av et råd for kystsikkerhet og beredskap. Rådet skal være et samarbeids- og kontaktorgan for de instanser

innenfor statsforvaltningen som er ansvarlig for de forvaltningsmessige oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap langs kysten."

Disse medlemmer viser til at det er Kystverket gjennom sin virksomhet som skal forvalte lovverket. Dette gir en ny påminnelse om Kystverkets viktige rolle innenfor transportnett og samferdselspolitikk i Norge. Disse medlemmer viser at Fremskrittspartiet ønsker alle etater innenfor samferdselssektor samlet i én etat og ett departement.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om overflytting av Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet for å sikre bedre samordning av samferdselspolitikken."

2.2 Komiteens merknader til enkelte paragrafer

Til kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1. LOVENS FORMÅL

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at miljøhensynet er ivaretatt på en hensiktsmessig måte i det foreliggende lovforslaget, både i formålsbestemmelsen og i lovens øvrige bestemmelser. Videre forstår flertallet det slik at dette er en lov som dermed vil bidra til bærekraftig miljøforvaltning i havner og farvann.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, har merket seg at formålsbestemmelsen gir veiledning om hva loven regulerer. Loven har to hovedformål. Det ene hovedformålet er å legge til rette for god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet. Det andre hovedformålet er å legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet og sjøtransport.

Dette flertallet presiserer at det i formålet om en effektiv og sikker havnevirksomhet ligger en forutsetning om at havnevirksomheten skal være miljømessig forsvarlig. Når det gjelder tiltak i farvannet, viser dette flertallet til at hensynet til "liv, helse, miljø og materielle verdier" er nevnt uttrykkelig i lovforslaget § 26. Miljøhensynet fremgår således direkte av loven når det gjelder farvannsforvaltningen.

For øvrig legger dette flertallet til grunn at den alminnelige miljølovgivingen kommer til anvendelse på virksomhet som er regulert av havne- og farvannsloven.

§ 4. DEFINISJONER (OM HAVNENS GEOGRAFISKE AVGRENSNING)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er opptatt av at loven i samspill med de forskifter som skal lages, sikrer at en havn kan drives effektivt og hensiktsmessig. Flere havner har for små arealer i forhold til godsmengden som skal til nærområdet. Flertallet mener derfor at det bør være anledning for en havn å etablere terminaler utenfor selve havnens geografiske avgrensning, men på en slik måte at terminalen kan spille sammen med den øvrige havneaktiviteten.

Flertallet mener derfor det er positivt at loven åpner for dette gjennom at alle områder som "hører til eller er funksjonelt knyttet til havnen" omfattes av begrepet havn i definisjonen i § 4, jf. annet ledd. Flertallet har merket seg også at det følger av Ot.prp. nr. 75 (2007–2008) s. 152 at det ikke er noe krav om nærhet til kjerneområdet for virksomheten. Også områder som ligger andre steder enn ved havnen, for eksempel et fjernlager, faller således innenfor.

Til kapittel 2. Forvaltningsansvar og myndighet etter loven

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti peker på at en utvidelse av det kommunale ansvar fra "havneområde" til "sjøområde" kan medføre økt ansvar og oppgaver med tilhørende økonomiske konsekvenser. Disse medlemmer har merket seg følgende fra Fiskeri- og kystdepartementets vurderinger i proposisjonen på side 44 som avklarende for denne problemstillingen:

"Ordningen vil ikke være til hinder for at kommunene kan inngå samarbeid med andre kommuner og evt. opprette interkommunale samarbeid for å samordne farvannsforvaltningen. Kommunene får et ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i kommunenes sjøområde, og kommunene kan selv organisere hvordan denne oppgaven skal ivaretas." (...)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser videre også til fortsettelsen av departementets vurderinger (side 44 i proposisjonen):

"(...) Det antas at kommuner som har opprettet havnevesen vil legge farvannsforvaltningen til dette organ. Andre kommuner kan for eksempel legge farvannsforvaltningen til teknisk etat eller tilsvarende.

Navigasjonsinstallasjonene langs kysten beholdes i utgangspunktet av eksisterende eier, enten dette er kommuner, havner eller private, riktignok slik at Kystverket har det overordnet ansvaret ved å gi tillatelse, eventuelt på vilkår, og ved å kunne pålegge

nødvendig skjerming, fjerning eller endring av slike installasjoner. Eiere av navigasjonsinstallasjoner skal sørge for drift og vedlikehold av disse i samsvar med Kystverkets tillatelse.

Den ansvarsdeling som nå er gjennomgått er heller ikke til hinder for at statlige navigasjonsinstallasjoner kan driftes eller overtas av kommuner eller andre etter avtale med Kystverket, for eksempel for å gi havnen styringen over installasjoner som regulerer inn- og utseiling til egen havn eller havnebaseng. Se også merknadene i punkt 10.4.

Når det gjelder adgang til å dekke inn kostnader knyttet til farvannsforvaltningen vises det til merknadene i punkt 12."

Disse medlemmer peker på at når mulige økte utgifter for kommuner kan videreføres til bruker gjennom farledsgebyr, er dette nok et argument for å få en samlet oversikt og en samlet vurdering over gebyr- og avgiftsregimet innenfor sjøtransportens område.

Til kapittel 3. Bruk av farvann. Navigasjonsveiledning

§ 14. BRUK AV FARVANN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at forslag om å innføre en generell aktsomhetsnorm i lovverket ikke er videreført etter høringsrunden. Disse medlemmer ser det som viktig at ny lov også har en slik bestemmelse og foreslår et nytt første ledd. Lovens forslag til første og andre ledd blir da andre og tredje ledd.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"§ 14 Bruk av farvann skal lyde:

Enhver som ferdes til sjøs, skal opptre hensynsfullt og aktpågivende så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade, og slik at annen trafikk eller bruk av farvannet ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Fører av fartøy skal avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsrom og farvannsforholdene, slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre eller for omgivelsene for øvrig.

Dersom noe annet ikke er bestemt i eller i medhold av loven her, kan myndigheten etter loven gi forskrifter om orden i og bruk av farvann når hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarelig bruk og forvaltning av farvannet krever det.

Departementet kan gi forskrifter om adgangen til å fastsette forskrifter etter andre ledd og om det nærmere innholdet i disse, herunder bestemme at slike forskrifter skal følge en nærmere angitt mal, og at de skal godkjennes av departementet."

§ 25. ANLØPSAVGIFT, OG GENERELT OM AVGIFTER/
GEBYRER OG KONKURRANSEFORHOLD

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at lovforslaget innfører som hovedregel alminnelig prisfastsettelse i havnene. Flertallet viser til at begrunnelsen for å innføre et slikt prinsipp, er et ønske om at dette vil kunne føre til lavere kostnader for havnens brukere, og således stimulere til økt bruk av sjøtransport.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har imidlertid merket seg at kommunene har fått en hjemmel i loven til å gi forskrifter om at det for fartøyer som anløper havnen i kommunen, skal betales en anløpsavgift. Dette flertallet mener at kommunene må få anledning til å fastsette og oppkreve en avgift for å dekke kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, når denne ikke kan dekkes inn gjennom betaling for tjenester i havnen eller andre gebyrer eller avgifter i medhold av loven. Dette flertallet har merket seg at anløpsavgiften ikke skal gi et økonomisk overskudd.

Dette flertallet er opptatt av at havnene må bidra til å ivareta en politisk målsetting å overføre transport fra vei til sjø. Dette flertallet har fått presentert synspunkter som fremhever at avgiftene for sjøverts trafikk, som sikkerhets-, kyst- og losgebyr, bidrar til å svekke konkurransemulighetene for godstransport med skip i forhold til bruk av lastebil. Dette flertallet har merket seg at det er fremholdt at de statlige gebyrene er omfattende og en reell konkurranseulempe. Dette flertallet mener det er viktig at departementet fortsetter vurderingen av konkurranseforholdene mellom skipstransport og biltransport av gods, og at departementet følger opp dette med tiltak som etter departementets syn er egnet for å styrke konkurransevnen for skipstrafikken.

Dette flertallet har positivt merket seg at det er tatt inn en hjemmel for å fastsette rabattordninger, som også kan omfatte miljødifferensiering (jf. merknader til § 23 Kystavgift i proposisjonen). Dette flertallet støtter at en slik hjemmel er tatt inn i loven. Dette flertallet mener at innføringen av miljødifferensiering av avgifter kan bidra positivt til å nå Regjeringens mål i klimapolitikken og Regjeringens mål om mer gods over på bane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre understreker at kostnadsansvars-prinsippet fortsatt skal være styrende for kommunens myndighetsutøvelse og forvaltningsansvar

innenfor kommunens sjøareal. Prinsippet sikrer at kommunen ikke kan pålegge brukere av havn og kommunalt sjøareal større kostnader enn nødvendig for å utøve myndighet.

Disse medlemmer peker på at kapittel 3 omhandler kystavgift, sikkerhetsgebyr og anløpsavgift. I tillegg til dette betales også losberedskapsgebyr som er 100 pst. gebyrfinansiert. Disse medlemmer peker på at særnorske ekstrakostnader på sjøtransport ikke fremmer det tverrpolitiske mål om å stimulere til økt bruk av sjøtransport av gods og passasjerer. Disse medlemmer peker på at det brukes en rekke gebyrer og avgifter innenfor transportsektoren, og at omfang og størrelse på disse synes å ha økt over tid.

Disse medlemmer mener det er viktig å få en samlet oversikt over gebyr- og avgiftsbildet innenfor hele transportsektoren. Disse medlemmer mener at en slik oversikt må behandles adskilt fra behandling av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål."

Til kapittel 4. Tillatelse og krav til tiltak mv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at enkelte større havner er spesielt viktige for å utvikle en effektiv og sikker sjøtransport. Flertallet mener at departement i forskrift bør tydeliggjøre at det i disse havnene er havnemyndigheten som har ansvar for å utarbeide sektorplan for havnearealene. Dette bør gjelde selv om havneplaner skal inngå i kommunens planprosess. For å sikre at nasjonale hensyn tillegges tilstrekkelig vekt i de kommunale planprosesser, er det av stor betydning at departementet tilrettelegger for at Kystverkets innsigelsesadgang blir reell.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at det foreslås 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.

Disse medlemmer har videre merket seg at begrunnelsen for en slik bestemmelse er at slik beskyttelse må ses i sammenheng med vern og tiltak som iverksettes av andre myndigheter og i medhold av annet lovverk som f.eks. plan- og bygningsloven

og naturvernloven. Disse medlemmer legger vekt på at når havne- og farvannsloven selv inneholder hjemmel for vern, legger dette til rette for mer nyanserte og fleksible vernevedtak.

Til kapittel 5. Tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet

§ 38. TILTAK OVERFOR FARTØY

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at utgangspunktet etter lovforslaget § 38 er at staten gis hjemmel til å gripe inn med tiltak overfor et fartøy i fare dersom pålegg ikke etterkommes eller pålegg kan medføre at nødvendige tiltak forsinkes. Dette vil kunne få konsekvenser for havnene, og havnene bør derfor etablere rutiner for å håndtere denne type hendelser som en del av havnenes alminnelige drift. Flertallet har merket seg at det i den utstrekning slike tiltak får økonomiske konsekvenser for havnene, er det i utgangspunktet reder eller eier av fartøyet som er ansvarlig for kostnadene. Flertallet fastholder gjeldende prinsipp om at det er fartøyets eier og forsikringsselskap som er ansvarlig.

Flertallet mener det er nødvendig at Fiskeri- og kystdepartementet utarbeider retningslinjer som kan være veiledende for havnene når det gjelder håndteringen av forlatte fartøy i havnen, og kostnadsdekningen i den forbindelse. Flertallet vil peke på at slike retningslinjer også bør kunne gi veiledning i situasjoner hvor staten iverksetter nødvendige tiltak overfor fartøy i fare, og i forhold til fartøy som er oppbrakt eller tatt i arrest.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at departementet etter § 38 kan treffe tiltak overfor fartøy i fare. Det er en nyvinning i denne loven at departementet kan pålegge eieren, rederen eller føreren av fartøy som er i fare for å havarere, eller som på annen måte truer sikkerheten i farvannet, å iverksette tiltak for å avverge nødssituasjonen og sikre fartøyet. Dette flertallet har merket seg at denne typen pålegg kan gå ut på at fartøyet skal endre kurs, endre fart, ankre opp, nødlosse, ta slep om bord eller skaffe nødvendig assistanse fra bergingsselskap. Dette flertallet har videre merket seg at om det er nødvendig, kan departementet be om bistand fra politiet.

Det er etter dette flertallets mening svært positivt at dette også kan skje før en ulykke faktisk har funnet sted. Denne adgangen i loven vil kunne bidra til at ulykker avverges. Dette er svært positivt både for sikkerheten til sjøs og for miljøet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti støtter forslag til lovbestemmelser om pålegg, direkte gjennomføring og tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet. Disse medlemmer understreker særlig bestemmelsene i § 38 som gir hjemmel for å gripe inn overfor et fartøy som har havarert for å unngå tap av liv og helse, sørge for sikkerhet og fremkommelighet og for å begrense skade fra eventuelt mulig utslipp fra fartøy i en slik situasjon.

Til kapittel 6. Alminnelige regler om havn

§ 39. ADGANG TIL Å BENYTTE HAVN (MOTTAKSPLIKT)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at mottaksplikten ikke innebærer begrensninger i de næringsdrivendes adgang til å gjøre avtaler om utnyttelse av havnen, så lenge tildeling av plasser skjer på en ikke-diskriminerende måte.

Flertallet har merket seg at mistanke om manglende betalingsevne eller betalingsvilje, vil som utgangspunkt ikke kunne begrunne avvisning av et fartøy i det enkelte tilfelle. Regler som åpnet for dette, vil etter flertallets mening lett kunne uthule mottaksplikten. Flertallet støtter departementet i at det ikke er noe i veien for at tjenestetilbydere i havnen krever forhåndsbetaling for å unngå tap, så lenge en slik ordning praktiseres på en ikke-diskriminerende måte.

Flertallet har videre merket seg statsrådens svar i brev av 19. november 2008 på spørsmål fra komiteen, der det går fram at mindre kommunalt eide havner kan søke departementet om tillatelse til innkreving av en egen "avgift". I svaret heter det bl.a.:

"Det bemerkes for øvrig at lovforslaget åpner for at mindre, kommunalt eide havner kan søke departementet om tillatelse til innkreving av en egen "avgift". Dette vil kunne ivareta mindre havners behov for at fordringer kan sikres ved sjøpant. Hvorvidt slik tillatelse skal gis vil bero på en vurdering av den enkelte havn, hvor havnens betydning i forhold til lovens formål vil være retningsgivende."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre støtter innføring av mottaksplikt av fartøy til havn slik det er foreslått i lovforslaget.

Disse medlemmer forutsetter at mottaksplikten ikke skal hindre havnen i å inngå forretningsmessige avtaler om bruk av særskilte terminaler i havnen.

§ 42. BRUK AV HAVNEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre konstaterer at § 39 om motaktsplikt ikke har klare bestemmelser for hvordan skip som ikke betaler for bruk av havnen eller havnetjenester, skal gjøre opp for seg, når disse søker havn enten ved eget tiltak eller anbringes i havnen av norsk statlig myndighet. Disse medlemmer legger til grunn at opphold i havn foranlediget av statlig myndighet, dekkes av staten selv.

Disse medlemmer støtter også den foreslåtte omlegging av system for prising av havnetjenester til et system som er basert på alminnelig prisfastsettelse for bruk av kai og andre tjenester. Disse medlemmer understreker at det forutsettes kostnadseffektivitet i havnene og at det gjennom forskrifter, annet lovverk og den generelle samferdselspolitikken, må stimuleres til slik effektivitet. Disse medlemmer har merket seg at lovforslaget i § 42 fjerde ledd gir departementet fullmakt til å fastsette prinsipper for prisfastsettelsen. Disse medlemmer legger til grunn at denne fullmakt ikke brukes slik at prinsippet om alminnelig prisfastsettelse settes til side.

§ 43. SIKKERHET OG TERRORBEREDSKAP I HAVNER OG HAVNETERMINALER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at begrepet "hindre" ikke medfører en generell plikt for havnene til fysisk å nedkjempe eventuelle terrorhandlinger. Pålegget knytter seg til tiltakene, på samme måte som det kan pålegges tiltak i andre næringer for å hindre straffbare handlinger. Flertallet mener derfor at tiltakene må anses som en del av havnesektorens alminnelige ansvar for å verne egen virksomhet, og ikke som et pålegg om å ivareta oppgaver som hører inn under politimyndighetene og/eller Forsvaret.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til lovforslagets omfattende bestemmelser i § 43 om sikkerhet og terrorberedskap i havner og terminaler. Disse medlemmer stiller seg bak ønsket om god sikkerhet og effektiv bekjempelse av terror. Disse medlemmer vil likevel understreke at tiltakene ikke må bli kostbare symboltiltak uten reell verdi. Forskrifter knyttet til slike tiltak bør gjenspeile dette prinsippet. Likeså vil disse medlemmer minne om at Fremskrittspartiet ønsker at staten skal påta seg langt større andel av sikkerhets- og terrorberedskapstiltakene innenfor transportsektoren enn det staten gjør i dag.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om status vedrørende sikkerhet og terrorberedskap innenfor transportsektoren og kostnader forbundet med dette."

Til kapittel 7. Havnevirkksomheten

§ 44. KAPITTELETS VIRKEMÅTE, ANNET LEDD – OM KOMMUNER SOM I DAG IKKE HAR HAVNEKAPITAL

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at det følger av bestemmelsen i § 44 annet ledd at reglene om havnekapital ikke gjelder for havner som ikke har en egen formuesmasse etter § 47 første ledd bokstav a, det vil si havner i kommuner som ikke har opprettet havnedistrikt i dag.

Flertallet har videre merket seg at bakgrunnen for dette unntaket er at det ikke har vært ønskelig å pålegge de kommuner som etter gjeldende lov ikke har funnet behov for å innkreve havneavgifter, regler om en særlig havneøkonomi, jf. Ot.prp. nr. 75 (2007–2008) s. 180.

Flertallet har merket seg også at det følger av § 44 annet ledd annet punktum at departementet ved enkeltvedtak kan pålegge slike havner å følge reglene om havnekapitalen, dersom havnen er eller blir et trafikkknutepunkt med vesentlig betydning utenfor egen kommune. Flertallet kan derfor ikke se at det vil oppstå situasjoner med konkurransemessige skjvheter som følge av unntaksbestemmelsen i § 44 annet ledd.

§ 45. ALMINNELIGE REGLER (OM ORGANISASJONSFORM) OG § 46. KRAV TIL UTPEKTE HAVNER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at lovforslaget åpner for at en havn kan organiseres på ulike måter. Flertallet vil i denne sammenheng peke på at havneorganisasjonen bør være offentlig eid slik at havnekapitalen tilhører den offentlige forvaltning. Dette har sammenheng med at en havn i de aller fleste tilfeller er et naturlig monopol og eier av tung infrastruktur som ikke kan etableres av flere aktører innenfor et begrenset geografisk område. På denne bakgrunn mener flertallet at det ikke vil være rasjonelt om private aktører kan komme i en posisjon hvor de kan utnytte monopolsituasjonen, påvirke priser for leveranser fra infrastrukturen eller bidra til at tilbudet ikke blir konkurransenøytralt i forhold til ulike private brukere av havnen.

Flertallet har merket seg at når det gjelder "utpekte havner", etter lovforslaget § 46, åpnes det for at departementet kan stille krav til organisering, samarbeid med andre havner og representasjon i havnenes styrende organer. Flertallet har merket seg at departementet kan med hjemmel i denne bestemmelsen stille krav om offentlig eid infrastruktur i havner som er særlig viktige for å utvikle en effektiv og sikker sjøtransport (utpekte havner).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at kapittel 7 om havnevirksomhet gjelder kommunale havner, men at bestemmelsene i § 46 om utpekte havner også kan gjelde private havner.

Disse medlemmer støtter forslaget om å lovfeste utpeking av havner som er særlig viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods. Disse medlemmer understreker at dette må skje etter klare, entydige og åpne kriterier. Disse medlemmer understreker at for å nå målet for utpekte havner, må dette gjøres i sammenheng med samlet strategi for det nasjonale transportnettet. Ikke minst vil disse medlemmer peke på at staten bør bidra med finansiering og andre virkemidler når det gjelder investering i infrastruktur for nasjonale havner, slik staten også bidrar innenfor veisektoren og jernbanesektoren, for også å sikre effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport.

Disse medlemmer har merket seg Fiskeri- og kystdepartementets svar datert 10. desember 2008 på spørsmål 18 fra komiteen der det bl.a. heter:

"Det har vært reist spørsmål om å innføre en generell begrensning på privat eierskap i selskap med investeringer fra havnekapitalen. Departementet har imidlertid lagt til grunn at eierkommuner og investorer bør tillates å finne frem til selskapsmodeller som anses hensiktsmessige. Det er ikke ønskelig å stenge for samarbeidskonstellasjoner og utviklingselskaper som kan bidra til effektive havnetilbud og rasjonell arealutnyttelse. Departementet har derfor ikke foreslått noen begrensning på privat medeierskap i selskap med investeringer fra havnekapitalen, jf. Ot.prp. nr 75 (2007–2008) s. 120-121 for en nærmere drøftelse av spørsmålet. Det er heller ikke foreslått noen geografisk begrensning når det gjelder hvilke havner slike foretak kan investere i. Loven åpner således for at en kommune kan være minoritetseier i foretak hvis formål er investering, utvikling og drift av en ny havn i egen kommune eller havn lokalisert i en annen kommune."

Disse medlemmer har også merket seg at Fiskeri- og kystdepartementet i brevet henviser til foreslåtte lovregler i § 46 om såkalte "utpekte havner", der det heter:

"Departementet kan med hjemmel i denne bestemmelsen for eksempel stille krav om offentlig eid

infrastruktur i utpekte havner. Departementet kan også fastsette andre krav eller begrensninger til slike havner gjennom forskrift eller enkeltvedtak."

Disse medlemmer vil understreke at det bør være åpent for offentlig-privat samarbeid også i utvikling av "utpekte havner". Slikt samarbeid vil etter disse medlemmers oppfatning være av sentral viktighet for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods.

§ 48. FORVALTNING AV HAVNEKAPITALEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil holde fast ved det utgangspunkt at havnekapitalen er bygget opp gjennom brukerbetaling.

Flertallet vil derfor legge vekt på at den nye havne- og farvannsloven skal sikre at havnekapitalen og inntekter fra denne uavkortet skal benyttes til drift, vedlikehold, utbygging og utvikling av havnevirksomhet. Flertallet mener av denne grunn at havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler. Dette vil være en hensiktsmessig måte å sørge for at det føres kontroll med at midlene blir benyttet til de formål loven fastsetter. Flertallet er også av den oppfatning at havnekapitalen bare kan avvikles etter tillatelse fra statlig myndighet. Staten skal i disse tilfeller kunne sette vilkår for avviklingen som sikrer at verdiene fortsatt skal disponeres for bruk i havner.

Flertallet har merket seg at havnekapitalen i utgangspunktet ikke kan benyttes til andre formål enn "havnevirksomhet". Flertallet mener allikevel at det er positivt at departementet legger til grunn at det skal foretas en forholdsvis fleksibel tolkning av begrepet "havnevirksomhet" for å gi rom for at havnene skal kunne utvikle seg til logistikknutepunkt og gi et attraktivt tilbud til havnebrukerne. Flertallet er ut ifra dette enig med departementet i at målrettede investeringer i grenseflaten mellom transportformene vil kunne omfattes av begrepet. Det må imidlertid trekkes en grense mot statlig ansvar for investeringer i infrastruktur.

§ 49. OM ØKONOMIFORVALTNING, UTBYTTE MV. OG § 50. FRITAK FOR HAVNEKAPITALEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at lovforslaget § 49 inneholder bestemmelser om økonomiforvaltningen i havner organisert som aksjeselskap, allmennaksjeselskap eller interkommunalt selskap, herunder regler om utdeling av utbytte og annen anvendelse av selskapets midler. Flertallet støtter forslaget om at det åpnes for en begrenset ad-

gang til utdeling av utbytte, også for eier av havnekapital, men at dette bør skje etter regler fastsatt i forskrift.

Videre har flertallet merket seg at lovforslaget § 49 også inneholder en forskriftshjemmel som åpner for at departementet kan gi nærmere regler om hvordan utdeling og annen anvendelse av selskapets midler, herunder utbytte, skal foretas og hvordan midlene skal benyttes. Flertallet har merket seg at departementet gjennom dette således har mulighet for å gi ytterligere generelle bestemmelser knyttet til utbyttereglene hvis det viser seg å være hensiktsmessig, eller gi særlige regler for enkelte selskap hvis det er behov for det.

Flertallet mener at målet for utbyttepolitikken i havnen bør være å styrke offentlige interesser og støtte opp under de næringsmessige og politiske målsettingene som er for havnesektoren. Flertallet mener videre at det ikke bør etableres en utbyttepraksis som gir insentiver for å privatisere havnevirksomheten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre støtter lovforslagets bestemmelse om at havnekapital ikke kan nyttes til andre formål enn havnevirksomhet. Disse medlemmer har merket seg bestemmelsene i § 48 tredje ledd om at det i særlige tilfeller likevel kan brukes midler fra havnekapitalen til investering i prosjekt eller virksomhet med andre forhold enn havnevirksomhet. Disse medlemmer viser i den forbindelse til svar i brev av 19. november 2008 fra Fiskeri- og kystdepartementet på spørsmål nr. 15 fra komiteen. I svaret benytter Fiskeri- og kystdepartementet uttrykket "snever unntakshjemmel". Disse medlemmer legger til grunn at dette gir klar begrensning i forhold til klar hovedregel i så vel § 48 Forvaltning av havnekapitalen og § 50 Fritak for reglene om havnekapital, slik at ikke midler knyttet til havnevirksomhet brukes som erstatning for manglende statlig investering i vei- og jernbanesektorene i utvikling av trafikknutepunkt i såkalte "utpekte havner". Disse medlemmer viser også til svar fra Fiskeri- og kystdepartementet på spørsmål nr. 12 angående fritaksordningen i § 50 og til omtale i selve proposisjonen som beskriver begrensninger for slike mulige fritak:

"Fritak fra reglene om havnekapitalen vil i praksis bety at disse midlene blir en del av de alminnelige kommunebudsjettene. Imidlertid beskjæres dette utgangspunktet vesentlig av at det som hovedregel skal stilles vilkår om bruken av midlene. I havner som ikke har havnekapital må stat og kommune eventuelt påvirke uheldige nedleggelse mv. gjennom klage- og innsigelsesinstituttet i plan- og bygningsloven, nasjonal planlegging, arealdisponering mv., eller ved at driften overtas av andre. Utviklingen av det samlede havnetilbudet må også vurderes innenfor rammene av økonomiske og politiske virkemidler gjennom for eksempel nasjonal transportplanlegging.

Departementet understreker at det ved søknadsbehandlingen må ses på hvilke utslag en eventuell omlegging, nedbygging eller avvikling av en havn vil få for den samlede miljøbelastningen, og for det generelle transporttilbudet i regionen.

Departementet mener derfor at miljøhensyn må vurderes ved avgjørelsen av om det skal gis fritak fra reglene om havnekapitalen, og om eventuelle vilkår kan avbøte uheldige konsekvenser. På denne måten søkes det å opprettholde et nettverk av havner, som ikke bare er effektive og rimelige, men som også samlet sett bidrar til å redusere miljøbelastninger fra transportsektoren.

Det foreslås lovfestet at det skal gjennomføres en høring av berørte organisasjoner og etater før vedtak treffes, særlig med tanke på hvilke vilkår som skal fastsettes."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker snever unntakshjemmel for både § 48 og § 50.

Til kapittel 8. Tilsyn mv.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at tilsynsmyndighet ikke er utpekt, og ber om at Stortinget på egnet måte orienteres om etablering av tilsynsfunksjonen.

Til kapittel 9. Inndrivelse av krav etter loven

Komiteen har ingen merknader.

Til kapittel 10. Forvaltningstiltak

Komiteen har ingen merknader.

Til kapittel 11. Straffansvar

Komiteen har ingen merknader.

Til kapittel 12. Ikrafttredelse og endringer i andre lover

Komiteen har ingen merknader.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

I lov om havner og farvann skal § 14 Bruk av farvann lyde:

Enhver som ferdes til sjøs, skal opptre hensynsfullt og aktpågivende så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade, og slik at annen trafikk eller bruk av farvannet ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Fører av fartøy skal avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsrom og farvannsforholdene, slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre eller for omgivelsene for øvrig.

Dersom noe annet ikke er bestemt i eller i medhold av loven her, kan myndigheten etter loven gi forskrifter om orden i og bruk av farvann når hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet krever det.

Departementet kan gi forskrifter om adgangen til å fastsette forskrifter etter andre ledd og om det nærmere innholdet i disse, herunder bestemme at slike forskrifter skal følge en nærmere angitt mal, og at de skal godkjennes av departementet.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen sørge for etablering av et råd for kystsikkerhet og beredskap. Rådet skal være et samarbeids- og kontaktorgan for de instanser innenfor statsforvaltningen som er ansvarlig for de forvaltningsmessige oppgaver knyttet til sikkerhet og beredskap langs kysten.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om overflytting av Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet for å sikre bedre samordning av samferdselspolitikken.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om status vedrørende sikkerhet og terrorberedskap innenfor transportsektoren og kostnader forbundet med dette.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om havner og farvann

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1. *Lovens formål*

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.

§ 2. *Lovens virkeområde*

Loven gjelder her i riket, herunder i territorialfarvannet og indre farvann. For elver og innsjøer gjelder loven likevel bare så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Departementet kan i forskrift gi loven en videre anvendelse for elver og innsjøer enn det som følger av annet punktum.

Loven gjelder for Svalbard og Jan Mayen i den utstrekning Kongen bestemmer. Kongen kan gjøre unntak fra loven og fastsette slike særlige regler som de stedlige forholdene tilsier.

Kongen i statsråd kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde i Norges økonomiske sone og i jurisdiksjonsområder etablert i medhold av lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone.

Departementet kan gi forskrifter om at sjø- og landområder samt arbeid, anlegg og tiltak knyttet til forsvarsmessige formål unntas fra loven.

§ 3. *Forholdet til folkeretten*

Loven gjelder med de begrensninger som er anerkjent i folkeretten eller følger av overenskomst med fremmed stat.

§ 4. *Definisjoner*

Med fartøy menes i denne loven enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, løfteinnretning, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, herunder undervannsfartøyer av enhver art.

Med havn menes i denne loven områder som er til bruk for fartøy som

- skal laste eller losse gods eller transportere passasjerer som ledd i sjøtransport eller annen næringsvirksomhet,

- har behov for landings- og liggeplasser mv. i forbindelse med utøvelse av fiskeri- og havbruksnæring,
- for øvrig har behov for oppankrings- eller liggeplasser eller lignende.

Alle områder som hører til eller er funksjonelt knyttet til områder som nevnt i første punktum anses også som havn.

Med havnevirksomhet menes i denne loven tjenesteyting, myndighetsutøvelse og annen offentlig forvaltning som retter seg mot fartøy, gods eller passasjerer i havnen.

Med havneanlegg menes i denne loven arealer, bygninger, innretninger og annen infrastruktur som brukes i havnevirksomhet, herunder kaier, terminalbygninger, laste-, losse- og omlastningsinnretninger og lager- og administrasjonsbygninger.

Med farled menes i denne loven særskilte trafikkveier på sjøen fastsatt i medhold av § 16.

Med farvann menes i denne loven områder der fartøy kan ferdes og som er innenfor lovens virkeområde, jf. bestemmelser gitt i eller i medhold av § 2.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift fastsette nærmere hva som skal være omfattet av definisjonene i denne paragrafen.

§ 5. *Plikt til å gi opplysninger og føre statistikk*

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift pålegge eiere eller brukere av fartøy, eiere eller operatører av havn eller havneterminal, private kaiere samt brukere av havner å gi myndighetene de opplysningene som er nødvendige til bruk ved transportplanlegging eller trafikkovervåkning. Departementet kan pålegge eiere eller operatører av havn eller havneterminal å føre statistikk for samme formål.

§ 6. *Gebyr for behandling av søknad om tillatelse mv.*

Departementet kan fastsette gebyr for behandling av søknad om tillatelse eller godkjenning etter bestemmelser i eller i medhold av denne loven.

Kapittel 2 Forvaltningsansvar og myndighet etter loven mv.

§ 7. *Forvaltningsansvar og myndighet etter loven*

Forvaltningsansvaret og myndigheten etter denne lov tilligger departementet, med mindre noe annet følger av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven.

Forvaltningsansvaret og myndigheten for hovedleder og bileder tilligger departementet.

For kommunens forvaltningsansvar og myndighet gjelder § 9.

§ 8. *Delegasjon og overføring av myndighet*

Kongen og departementet kan delegere forvaltningsansvar og myndighet etter denne loven til en eller flere kommuner.

Kongen kan bestemme at myndighet etter denne loven overføres til statlig myndighet når riket er i krig eller krig truer eller rikets selvstendighet eller sikkerhet er i fare.

§ 9. *Kommunens forvaltningsansvar og myndighet*

Kommunen har forvaltningsansvar og myndighet etter denne loven innenfor området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven, med mindre noe annet følger av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven.

Kommunen skal sørge for sikkerhet og fremkommelighet i havner og i kommunens sjøområde.

Departementet kan gi forskrift og treffe vedtak om kommunens forvaltningsansvar og myndighet etter denne loven, herunder gjøre unntak fra eller utvidelse av kommunens forvaltningsansvar og myndighet.

§ 10. *Delegasjon av kommunens myndighet*

Myndighet som etter denne loven tilligger kommunen, kan delegeres til interkommunalt samarbeid, jf. lov 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven), og til selskap etablert i henhold til lov 29. januar 1999 nr. 6 om interkommunale selskaper.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift fastsette at en nærmere bestemt del av kommunens myndighet etter denne loven kan delegeres til private.

§ 11. *Offisiell sjøkartmyndighet*

Den myndighet Kongen bestemmer (den offisielle sjøkartmyndigheten) utsteder eller godkjenner offisielle nautiske kart og nautiske publikasjoner.

Departementet kan gi forskrift om at tillatelser, pålegg eller annen informasjon som har betydning for sikker navigasjon eller ferdsel, skal meldes til den offisielle sjøkartmyndigheten og den som er nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler.

§ 12. *Forholdet til forvaltningsloven*

Departementet er klageinstans for enkeltvedtak som er truffet av kommunen eller etter myndighet delegert fra kommunen. Departementet kan i forskrift fastsette annen klageinstans.

Kapittel 3 Bruk av farvann. Navigasjonsveiledning

§ 13. *Trafikkregulering*

Departementet kan treffe enkeltvedtak eller gi forskrift om trafikkregulering, herunder om

- a) seilingsregler, herunder regler om fart,
- b) seilingsleder, trafikkseparering og andre rutetiltak,

- c) forbud mot at fartøy eller bestemte grupper av fartøy bruker bestemte farleder eller farvann, eller særskilte vilkår for slik bruk,
- d) påbud om at fartøy eller bestemte grupper av fartøy skal bruke bestemte farleder eller farvann.

§ 14. *Bruk av farvann*

Dersom noe annet ikke er bestemt i eller i medhold av loven her, kan myndigheten etter loven gi forskrifter om orden i og bruk av farvann når hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet krever det.

Departementet kan gi forskrifter om adgangen til å fastsette forskrifter etter første ledd og om det nærmere innholdet i disse, herunder bestemme at slike forskrifter skal følge en nærmere angitt mal, og at de skal godkjennes av departementet.

§ 15. *Uhindret ferdsel i farvannet mv.*

Myndigheten etter loven skal sørge for at ferdselen i farvannet ikke hindres eller vanskeliggjøres. Myndigheten etter loven kan treffe vedtak om avsperring av områder i farvannet eller på land når det er nødvendig av hensyn til sikkerheten.

§ 16. *Farleder og farledsnorm*

Departementet kan ved forskrift fastsette farleder, herunder hvilke farleder som skal være hovedled eller biled. Det kan også fastsettes andre farledskategorier.

Departementet kan ved forskrift fastsette standarder for farleder (farledsnorm), herunder krav til utforming, etablering, drift og vedlikehold, samt krav til navigasjonsveiledning, ankringsplasser og nødhavner.

Departementet kan ved forskrift fastsette regler om adgang til bruk av farleder til annet enn sjøtrafikk.

§ 17. *Trafikksentraler*

Departementet kan opprette trafikksentraler for overvåkning og kontroll med skipstrafikk og annen ferdsel, herunder håndheving av sjøveisreglene, andre trafikkreguleringer og sikkerhets- og beredskapsiltak. Trafikksentralene skal etter behov også gi navigasjonsassistanse og annen nautisk informasjon til sjøfarende.

Departementet kan gi forskrift om trafikksentralenes oppgaver, virksomhet og myndighet.

§ 18. *Plikt til å melde om farer*

En skipsfører som observerer farer av betydning for sikker navigasjon eller ferdsel, skal straks gi melding om dette til fartøy i nærheten. Skipsføreren skal også gi slik melding til den myndighet departementet

bestemmer i forskrift. Andre som observerer fare av betydning for sikker navigasjon eller ferdsel skal gi melding om dette til nærmeste politimyndighet, med mindre slik melding synes åpenbart unødvendig. Departementet kan gi forskrift med nærmere regler om melding og om viderefremføring av melding.

Når nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler har mottatt melding som nevnt i første ledd, skal den straks vurdere å sende ut nødvendig navigasjonsvarsel for det aktuelle området.

For melding om sjøulykke gjelder sjøloven § 475 og skipssikkerhetsloven § 47.

§ 19. *Innretninger og anlegg for navigasjonsveiledning*

Departementet har overoppsyn med og forvaltningsansvar for fyrlys, sjømerker, farvannsskilt og andre innretninger og anlegg som skal gi navigasjonsveiledning eller regulere ferdselen.

Fyrlys, sjømerker, farvannsskilt og andre innretninger og anlegg som skal gi navigasjonsveiledning eller regulere ferdselen, kan bare etableres, fjernes, flyttes eller endres etter vedtak eller tillatelse av departementet. Det samme gjelder anlegg for trafikkovervåkning. Det kan fastsettes vilkår for slik tillatelse etter § 28.

Departementet kan gi pålegg om

- a) oppsetting, etablering og drift av innretninger eller anlegg som nevnt i annet ledd,
- b) fjerning, flytting eller endring av eksisterende innretninger eller anlegg som nevnt i annet ledd,
- c) skjerming, endring eller fjerning av lys eller andre innretninger som kan virke villedende for sikker navigasjon eller ferdsel.

Pålegg etter tredje ledd bokstav a kan rettes til den som eier eller er ansvarlig for innretning, anlegg eller virksomhet som medfører fare for sikker navigasjon eller ferdsel eller som av andre grunner medfører behov for å regulere ferdselen. Pålegg etter tredje ledd bokstav b og c kan rettes til den som eier eller er ansvarlig for vedkommende innretning eller anlegg.

§ 20. *Lokalisering, utforming og tekniske krav til innretninger og anlegg for navigasjonsveiledning*

Departementet kan treffe enkeltvedtak og gi forskrift om tekniske krav til og bruk, utforming og lokalisering av fyrlys, sjømerker, farvannsskilt og andre innretninger og anlegg som skal gi navigasjonsveiledning eller regulere ferdselen.

§ 21. *Rettsstridig bruk av innretninger og anlegg for navigasjonsveiledning*

Ingen må uten etter tillatelse fra departementet bruke innretning eller anlegg som skal gi naviga-

sjonsveiledning eller regulere ferdselen, til noe annet enn formålet med slik innretning mv., eller for øvrig foreta noe som kan hindre eller vanskeliggjøre at slike innretninger eller anlegg virker etter sin hensikt, herunder fortøye i, fjerne, flytte, forandre eller skjermes innretningen eller anlegget. Det samme gjelder brygger, kaier eller liknende for losbåter.

§ 22. *Plikt til å melde om anløp og avgang*

Departementet kan treffe enkeltvedtak eller gi forskrift om at sjøfarende og andre skal ha meldeplikt til statlig eller kommunal myndighet eller til eiere eller operatører av havner eller havneterminaler. Departementet kan i forskrift også fastsette begrensninger i adgangen til å anløpe havn ved manglende oppfyllelse av meldeplikt etter første punktum.

§ 23. *Kystavgift*

Departementet kan gi forskrift om at det for fartøy skal betales avgift (kystavgift) til staten til dekning av statens utgifter til farledsutbedringer, drift og vedlikehold av fyr, merker og andre navigasjonshjelpemidler og istjeneste og om rabattordninger for slik avgift.

Departementet kan gi forskrift som pålegger eiere eller brukere av fartøy å gi opplysninger, herunder å fremlegge skipsbøkene til bruk ved beregningen av kystavgift.

Rederen og agenten svarer solidarisk for avgifter etter paragrafen her. Det kan kreves, bl.a. som vilkår i tillatelse til å benytte tjenester som avgiftene skal dekke, at rederen eller agenten skal stille økonomisk sikkerhet for betaling av slike avgifter.

§ 24. *Sikkerhetsgebyr*

Departementet kan i forskrift bestemme at det for fartøy eller bestemte grupper av fartøy skal betales gebyr til staten for bruk av farled med trafikkovervåking mv. (sikkerhetsgebyr), herunder om rabattordninger for slike gebyr.

Bestemmelsene i § 23 tredje ledd gjelder tilsvarende for sikkerhetsgebyr etter første ledd.

§ 25. *Anløpsavgift*

Kommunen kan i forskrift bestemme at det for fartøy som anløper havn i kommunen, skal betales anløpsavgift til kommunen. Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i denne loven med forskrifter, samt kostnader til å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, så langt slike kostnader ikke kan dekkes inn ved betaling for tjenester som ytes i havnen. I forskriften kan det også fastsettes rabattordninger.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om kommunens administrasjon av avgifter som nevnt i første ledd, herunder nærmere regler om hvilke kostnader slik avgift skal kunne dekke. Departementet kan i forskrift også oppstille andre rammer for det nærmere innholdet i forskrifter som gis i medhold av første ledd.

Departementet kan i forskrift bestemme at eiere eller operatører av havner eller havneterminaler skal innkreve anløpsavgift på vegne av kommunen mot særskilt godtgjørelse.

Bestemmelsene i § 23 tredje ledd gjelder tilsvarende for anløpsavgift etter første ledd.

Kapittel 4 Tillatelse og krav til tiltak mv.

§ 26. *Alminnelige krav til tiltak*

Tiltak som krever tillatelse etter dette kapitlet, 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 ivaretatt på en forsvarlig måte.

Departementet kan i forskrift fastsette nærmere krav til planlegging, gjennomføring, drift og vedlikehold av tiltak.

Departementet kan i forskrift gi regler om minste tillatte avstand i høyde, bredde eller dybde for tiltak som kan innskrenke farledene.

§ 27. *Tiltak som krever tillatelse*

Bygging, graving, utfylling og andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i kommunens sjøområde, krever tillatelse av kommunen hvor tiltaket skal settes i verk. Som tiltak regnes bl.a. fortøyningsinstallasjoner, kaier, brygger, broer, luftspenn, utdypning, dumping, akvakulturanlegg, opplag av fartøy, lyskilder, kabler og rør. Kommunen kan ikke gi tillatelse til tiltak som vil stride mot bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her.

Tiltak som nevnt i første ledd som skal settes i verk i hovedled eller biled eller for øvrig utenfor kommunens sjøområde, krever i stedet tillatelse fra departementet. Det samme gjelder tiltak som skal settes i verk innenfor kommunens sjøområde, men som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i hovedled eller biled.

Departementet kan i forskrift fastsette hva slags tiltak som er omfattet av de ulike leddene i denne paragrafen, og kan videre fastsette at bestemte typer av tiltak som omfattes av første ledd, i stedet krever tillatelse av departementet. Departementet kan også i det enkelte tilfellet bestemme at et tiltak som er omfattet av første ledd, i stedet krever tillatelse fra departementet.

Departementet kan videre i forskrift gi regler om at visse typer tiltak skal være unntatt fra kravene om tillatelse etter denne paragrafen, dersom tiltaket er meldt til myndigheten etter loven innen en fastsatt frist før tiltaket settes i verk. Departementet kan også ved enkeltvedtak unnta et tiltak fra kravet om tillatelse etter denne paragrafen, når tiltaket er meldt til myndigheten etter loven innen rimelig tid.

§ 28. *Tiltak av betydning for Forsvarets eller Kystverkets anlegg*

Bygging, graving, utfylling eller andre tiltak som kan være av betydning for Forsvarets eller Kystverkets anlegg, innretninger eller virksomhet, krever tillatelse av departementet. Er det tvil om tiltaket er omfattet av første punktum, skal saken forelegges departementet til avgjørelse.

§ 29. *Vilkår i tillatelse*

Ved fastsettelsen av vilkår i enkeltvedtak etter dette kapittelet skal det legges vekt på hensynet til god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet, hensynet til andre næringer, samt hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier. Det kan bl.a. settes vilkår om

- a) undersøkelser, herunder om virkninger av tiltaket,
- b) utførelse, herunder utstyr og dimensjonering,
- c) tidsbegrensning,
- d) bruk,
- e) vedlikehold,
- f) miljøovervåkning,
- g) fjerning og opprydding.

Vedtaket kan fastsette at den som får en tillatelse, eller den i hvis interesse et vedtak blir truffet, skal dekke utgiftene til å oppfylle vilkår nevnt i første ledd.

I tillatelse til tiltak som kan volde vesentlig ulempe for annen bruk og utnytting av farvannet, kan det settes som vilkår at tiltakshaveren skal legge til rette for slik bruk og utnytting annet sted, eller skal yte tilskudd for dette formål, eller at tiltakshaveren uten hensyn til skyld skal erstatte skade på og tap av redskap og utstyr mv. som benyttes i annen næringsvirksomhet i farvannet, for eksempel fiskeredskap. Erstatningsansvaret kan lempes eller falle bort dersom tiltakshaveren godtgjør at skaden skyldes grov uaktsomhet fra skadelidte.

§ 30. *Beskyttelse av bestemte områder*

Departementet kan i forskrift eller ved enkeltvedtak for bestemte områder forby eller sette vilkår for iverksetting av tiltak dersom dette er nødvendig for å bevare bestemte områder med særlig verdi for marint biologisk mangfold.

§ 31. *Bortfall av tillatelse*

En tillatelse faller bort hvis arbeidet med et tiltak ikke er satt i gang senest tre år etter at tillatelsen ble gitt. 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.

§ 32. *Samordning av myndighet*

Myndigheten etter denne lov og kommunen som plan- og bygningsmyndighet, plikter å foreta en effektiv og samordnet behandling av søknader om tillatelse.

Tillatelse til tiltak etter dette kapittelet kan ikke gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven uten etter dispensasjon fra vedkommende plan- og bygningsmyndighet.

I saker som faller inn under lov om akvakultur av 17. juni 2005 nr. 79 om akvakultur (akvakulturloven), kan departementet helt eller delvis delegere myndighet etter kapittelet her til Fiskeridirektoratet eller annen offentlig myndighet.

§ 33. *Pålegg om undersøkelse før vedtak kan treffes*

Før kommunen eller departementet treffer vedtak etter § 27 og § 28 kan tiltakshaveren pålegges å sørge for og bekoste slike undersøkelser som er nødvendige for å klarlegge konsekvenser av at tiltaket gjennomføres. Pålegget må stå i et rimelig forhold til den betydningen det har for henholdsvis kommunen eller departementet å få klarlagt mulige konsekvenser av tiltaket.

Departementet kan i forskrift gi regler om hva slags undersøkelser som er å anse som nødvendige undersøkelser etter første ledd.

Kapittel 5 Tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet

§ 34. *Forbud mot å volde fare, skade eller ulempe i farvannet*

Ingen må i farvann eller i havn 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, med mindre noe annet følger av bestemmelse eller tillatelse gitt i eller i medhold av denne loven.

Blir fartøy, kjøretøy eller andre gjenstander brukt eller etterlatt i strid med første ledd, skal den ansvarlige sørge for tiltak for å redusere eller forhindre slik fare, skade eller ulempe som nevnt der. Er det oppstått slik skade eller ulempe, skal den ansvarlige straks sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningene av skaden eller ulempen. Plikten etter dette leddet gjelder tiltak som står i et rimelig forhold

til de farer, skader eller ulemper som skal forhindres eller reduseres.

Myndigheten etter denne loven kan pålegge den ansvarlige å treffe tiltak som nevnt i annet ledd innen en nærmere angitt frist. Dette gjelder likevel ikke når departementet utøver myndighet i medhold av § 38.

Som ansvarlig etter paragrafen her regnes også den som var registrert eier eller eier av fartøyet, kjøretøyet eller gjenstanden på det tidspunkt fartøyet mv. ble nyttet eller etterlatt i strid med første ledd, eller som er registrert eier eller eier på det tidspunkt det blir gitt pålegg etter tredje ledd.

§ 35. *Vrakfjerning mv.*

Myndigheten etter loven kan gi pålegg om at den ansvarlige for fartøy, kjøretøy eller gjenstand som har sunket, strandet, er forlatt eller henlagt, skal rydde opp eller fjerne fartøyet mv. innen en nærmere angitt tidsfrist når hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel eller hensynet til annen bruk eller forvaltning av farvannet krever det. Hvis pålegget etter første punktum ikke etterkommes innen fristen, kan den ansvarlige i stedet pålegges å dekke rimelige utgifter som noen har hatt til opprydding eller fjerning.

Som ansvarlig etter bestemmelsen her regnes også den som var registrert eier eller eier av fartøyet, kjøretøyet eller gjenstanden på det tidspunkt fartøyet mv. sank, strandet, ble forlatt eller henlagt, eller på det tidspunkt pålegget gis.

Plikten etter første ledd gjelder tiltak som står i et rimelig forhold til de skader og ulemper som skal unngås.

§ 36. *Direkte gjennomføring*

Blir et pålegg etter § 34 eller § 35 ikke etterkommet av den ansvarlige, kan myndigheten etter loven sørge for å iverksette tiltakene. Myndigheten etter loven kan uten hensyn til om pålegg er gitt sørge for omgående å få satt i verk tiltak når dette er påkrevd av hensyn til sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet.

Ved iverksetting av tiltak etter første ledd kan myndigheten etter loven gjøre bruk av den ansvarliges eiendom selv om dette kan føre til skade og ulempe. Om nødvendig kan myndigheten be om bistand av politiet.

Departementet kan i forskrift gi regler om gjennomføring av tiltak etter første ledd.

Myndigheten etter loven kan kreve at den ansvarlige dekker utgifter, skade og tap som oppstår ved tiltak som gjennomføres etter første ledd.

§ 37. *Bruk av en tredjepersons eiendom ved gjennomføring av tiltak*

Ved direkte gjennomføring av tiltak etter § 36 kan myndigheten gjøre bruk av en tredjepersons ei-

endom, forutsatt at dette er nødvendig for å ivareta sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet, og at det som tilsiktes oppnådd ved tiltakene, klart oppveier de skader og ulemper som tiltakene kan påføre tredjepersonen.

Tredjepersonen kan kreve erstatning for skade som nevnt i første ledd av den myndigheten som har gjennomført tiltakene.

§ 38. *Tiltak overfor fartøy i fare*

Departementet kan pålegge eieren, rederen eller føreren av fartøy som har grunnstøtt eller sunket, eller som av andre grunner har havarert eller er i fare for å havarere, eller som på annen måte truer sikkerheten i farvannet, å iverksette tiltak for å avverge nødssituasjonen og sikre fartøyet når departementet finner at tiltaket er påkrevd for å

- hindre tap av liv eller skade på person, miljø eller eiendom,
- sørge for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet.

Pålegget kan bl.a. gå ut på at fartøyet skal endre kurs, endre fart, ankre opp, nødlosse, ta slep om bord eller skaffe nødvendig assistanse fra bergningsvesen.

Dersom et pålegg etter første ledd ikke etterkommes, eller utferdigelse av slikt pålegg kan medføre at nødvendige tiltak forsinkes, kan departementet sørge for å iverksette de nødvendige tiltakene. Om nødvendig kan departementet be om bistand fra politiet.

Pliktene til å utføre tiltak etter første ledd og departementets rett til å iverksette tiltak etter annet ledd gjelder også i tilfelle der tiltaket kan medføre skade på fartøyet eller gjenstander om bord eller volde tap for eieren, rederen eller lasteiere. Skipsføreren og mannskapet kan pålegges å medvirke til gjennomføring av tiltak etter paragrafen her.

Utgifter, skade og tap som oppstår ved tiltak som iverksettes etter annet ledd, kan kreves dekket av fartøyets eier eller reder.

Ved fare for akutt forurensning gjelder forurensningslovens bestemmelser.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring av bestemmelsene i paragrafen her.

Kapittel 6 Alminnelige regler om havner

§ 39. *Adgang til å benytte havn*

Eiere og operatører av havner og havneterminaler har plikt til å motta fartøy i det omfang plassforholdene tillater det, og fartøyet ikke er til urimelig fortrengsel for eierens behov for egen bruk av havnen eller andre som er sikret rett til å bruke havnen. Eiere og operatører av havner og havneterminaler kan fastsette begrensninger i adgangen til å anløpe havn, av hensyn til sikkerhet, miljø og fiskerinæringen.

Plikten til å motta fartøy etter første ledd gjelder likevel ikke for private havner som ikke tilbyr anløp og tjenester til andre enn eierne av havnen. Departementet kan likevel i særlige tilfeller ved enkeltvedtak eller i forskrift fastsette at slike havner skal kunne benyttes av andre brukere med et tungveiende behov for de havne- og transporttjenestene som havnen kan tilby, forutsatt at bruken ikke vil være til urimelig fortrengsel for eierens behov for egen bruk av havnen eller andre som er sikret rett til å bruke havnen.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift gi nærmere regler om plikten til å motta fartøy etter første ledd.

§ 40. *Drift og vedlikehold av havn mv.*

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.

Departementet kan treffe enkeltvedtak og gi forskrift om

- a) hvordan havneanleggene skal drives og vedlikeholdes for å tilfredsstille kravene i første ledd,
- b) hvordan lasting, lossing, lagring og transport av gods skal foregå,
- c) hvilke oppgaver som for øvrig kan utføres ved havneanleggene,
- d) bruk av havner og bruk av sjøområder i tiknytning til havner for bestemte grupper av fartøy,
- e) hvordan virksomheten skal tilpasses behov knyttet til kombinerte transporter.

Kommunen hvor havnen ligger skal påse at havneanlegg og løsøre som brukes i havnevirksomheten, er i forsvarlig stand. Kommunen kan gi pålegg om forsvarlig istandsetting eller fjerning av løsøre og havneanlegg som nevnt i første punktum.

§ 41. *Havner med persontrafikk*

Eiere av havner og havneterminaler som har persontrafikk, skal sørge for at de drives på en måte som ivaretar sikkerheten for liv og helse. Terminalbygg skal være forsvarlig utrustet.

Departementet kan i forskrift gi regler om håndteringen av persontrafikk i havnen, herunder om krav til terminalbygg.

§ 42. *Bruk av havnen*

Dersom noe annet ikke er bestemt i eller i medhold av loven her, kan kommunen i forskrift gi regler om orden i og bruk av havnen når hensynet til effektiv og sikker havnevirksomhet krever det.

Departementet kan gi forskrifter om adgangen til å fastsette forskrifter etter første ledd og om det nær-

mere innholdet i disse, herunder bestemme at slike forskrifter skal følge en nærmere angitt mal, og videre at de skal godkjennes av departementet.

Reglene i § 27 om at visse tiltak krever tillatelse fra kommunen, gjelder tilsvarende for opplag i havnen.

Den som tilbyr havne- og transporttjenester fastsetter pris og andre forretningsvilkår. Departementet kan i forskrift fastsette prinsipper for prisfastsettelsen.

Departementet kan i forskrift fastsette at den som tilbyr havne- og transporttjenester, skal utarbeide og publisere en oversikt over gjeldende bestemmelser, pris og andre opplysninger som kan være av betydning for den som bruker eller oppholder seg i havnen.

Departementet kan etter søknad fra en kommune gi tillatelse til at kommunen dekker kostnader og utgifter til kommunal havnedrift gjennom havneavgift. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om utforming av havneavgiften.

§ 43. *Sikkerhet og terrorberedskap i havner og havneterminaler*

Eiere og operatører av havner og havneterminaler som er omfattet av forskrifter som nevnt i annet ledd, skal treffe de tiltakene som er påkrevd for å forebygge og hindre terrorhandlinger og andre forsettlig, ulovlige handlinger rettet mot havnen, havneterminalen, eller fartøy som bruker havnen eller havneterminalen.

Departementet kan gi forskrifter om sikkerhets- og terrorberedskapen i havner og havneterminaler, herunder om

- a) hvilke havner og havneterminaler som skal være omfattet av reglene,
- b) plikt for eiere og operatører av havner og havneterminaler til å foreta en sårbarhetsvurdering,
- c) plikt for eiere og operatører av havner og havneterminaler til å ha en godkjent sikkerhets- og terrorberedskapsplan,
- d) inspeksjoner ved nasjonal eller internasjonal myndighet,
- e) plikt for eiere og operatører av havner og havneterminaler til å utpeke og lære opp særskilt personell med ansvar for sikkerhet og terrorberedskap,
- f) forbud mot bruk av farvann (sikkerhetssone),
- g) adgang til å foreta kontroll, og eventuelt bortvisning, av personer, kjøretøy og gjenstander som er eller skal inn i havn eller havneterminal,
- h) utstedelse og utforming av identifikasjonsbevis,
- i) adgang til å forby et fartøy å gå til havnen eller havneterminalen, pålegge et fartøy å forlate havnen eller havneterminalen eller fastsette andre nødvendige tiltak overfor et fartøy og
- j) stenging av havner eller havneterminaler.

Kapittel 7 Havnevirksomheten

§ 44. Kapittelets virkeområde

Dette kapittelet gjelder for havner som helt eller delvis eies eller drives av en eller flere kommuner, eller av foretak eiet av en eller flere kommuner, når noe annet ikke fremgår av den enkelte bestemmelsen.

Reglene om havnekapital gjelder ikke for havner som på det tidspunkt loven trer i kraft, ikke har egen formuesmasse etter § 47 første ledd bokstav a. Departementet kan likevel ved enkeltvedtak pålegge slike havner å følge reglene om havnekapital dersom havnen er eller blir et trafikknutepunkt med vesentlig betydning utenfor egen kommune.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler til utfylling og avgrensning av bestemmelsene i kapittelet her.

§ 45. Alminnelige regler

Kommunen kan velge organisasjonsform for egne havner, herunder etablere foretak til å forestå virksomheten i havnen, med mindre noe annet følger av § 46.

Kommuner og private kan delta i foretak hvis formål er investeringer, utvikling og drift av havnen.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om organisering og forvaltning av havner og havnevirksomhet.

§ 46. Krav til utpekte havner

Departementet utpeker havner som er særlig viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods. Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift fastsette nærmere krav til slike havner, herunder krav om organisering, samarbeid med andre havner og representasjon i havnens styrende organer. Ved vurderingen av om en havn skal utpekes etter første punktum, skal det legges vekt på omfanget av virksomheten i havnen og de havne- og transporttjenester som tilbys, herunder godsvolum, organisering og samarbeid med andre havner samt havnens samfunnsmessige betydning. Havner med statlige og private eiere kan også utpekes.

Utpekte havner etter første ledd skal utarbeide en plan som ivaretar krav til arealtilgang og effektivitet som er nødvendig som operativt transportknutepunkt. Planen skal følge kravene til rullering som kommuneplan.

§ 47. Havnekapitalen i kommunale havner

Til havnekapitalen hører

- a) formuesmassen som hører til havnekassen når denne loven trer i kraft,

- b) inntekter fra tjenester og ytelser knyttet til havnedrift og anløpsavgift,
- c) verdier som trer i stedet for verdier som omfattes av bokstav a eller b og
- d) inntekter og avkastning for øvrig fra verdier som nevnt i bokstav a, b eller c.

Havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler. For havnevirksomhet som ikke er omfattet av § 1-2 i lov 17. juli 1998 nr. 56 om årsregnskap mv. (regnskapsloven) eller av særlige regnskapsregler fastsatt i eller i medhold av lov 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) eller annen lovgivning, skal det utarbeides resultatregnskap og årsberetning etter reglene i regnskapsloven, med mindre det i forskrift fastsatt av departementet er gjort unntak fra dette kravet.

Havnekapitalen kan benyttes til investering i foretak som nevnt i § 45 annet ledd. Eierandel ervervet ved slik investering, og avkastningen av denne, inngår i havnekapitalen.

§ 48. Forvaltning av havnekapitalen

Havnekapitalen kan ikke 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 sjøområder. Av årsresultatet kan det foretas avsetning til fremtidig utviklingstiltak og investeringer i havnevirksomhet.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift fastsette hva havnekapitalen kan benyttes til. Departementet kan prøve lovligheten av en kommunes vedtak eller annen disposisjon over havnekapitalen. Dersom et vedtak eller annen disposisjon over havnekapitalen anses ulovlig, kan departementet iverksette forvaltningstiltak overfor kommunen.

Departementet kan i særlige tilfeller og på nærmere vilkår gi tillatelse til at midler som hører til havnekapitalen, blir investert i prosjekter eller virksomhet med andre formål enn de som er nevnt i første ledd. Slik investering og avkastningen av denne inngår i havnekapitalen, med mindre departementet ved vedtak fastsetter noe annet.

§ 49. Økonomiforvaltning i havner organisert som aksjeselskap, allmennaksjeselskap eller interkommunalt selskap. Utdeling av selskapets midler

Når havnekapitalen er investert i selskap som nevnt i § 45 annet ledd som er organisert som aksjeselskap, allmennaksjeselskap eller interkommunalt selskap, kan utdeling av utbytte og annen anvendelse

av selskapets midler ikke foretas før etter at det er foretatt nødvendig avsetning til vedlikehold, nyanlegg, fremtidig utviklingstiltak og investeringer i havnevirksomheten. Departementet kan innenfor de rammene som følger av lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper (aksjeloven), lov 13. juni 1997 nr. 45 om allmennaksjeselskaper (allmennaksjeloven) eller lov 29. januar 1999 nr. 6 om interkommunale selskaper i forskrift gi nærmere regler om hvordan utdeling og annen anvendelse av selskapets midler, herunder utbytte, skal foretas og hvordan midlene skal benyttes. I forskriften kan det gjøres unntak fra reglene i § 47 første og annet ledd og § 48 første ledd.

Departementet kan gi pålegg om at midler som er utdelt fra selskapet i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av første ledd, skal tilbakeføres til selskapet.

§ 50. *Fritak fra reglene om havnekapital*

Departementet kan etter søknad fra en kommune gjøre vedtak om at en havn helt eller delvis skal få fritak fra reglene om havnekapital i dette kapitlet. Ved avgjørelsen av om fritak skal gis, skal det legges vekt på transporthensyn og nærings- og miljømessige konsekvenser. Første punktum gjelder ikke for havner som er trafikknutepunkt med vesentlig betydning utenfor kommunen.

Ved fritak etter første ledd skal det som hovedregel stilles vilkår om bruk av havnekapitalen til havnevirksomhet, om deltakelse i interkommunalt havnesamarbeid eller om bruk av havnekapitalen til andre formål som fremmer sjøtransport. Departementet kan i særlige tilfelle gi tillatelse til at hele eller deler av havnekapitalen brukes til allmenntilgitt formål.

Departementet skal høre berørte organisasjoner og etater før det treffer vedtak om fritak.

Kommunens søknad om fritak etter første ledd skal redegjøre for hvordan arealer, eiendommer og andre midler som inngår i havnekapitalen, tenkes disponert.

§ 51. *Særlig om statlige havner*

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift fastsette at moloer, kaier og andre havneinnretninger mv. som er bygget for eller finansiert med statlige midler, skal brukes til bestemte formål.

Dersom kommunen tar i bruk statens moloer, kaier og andre havneinnretninger mv., kan departementet pålegge kommunen å overta ansvaret for drift og vedlikehold som følger av bruken.

Kapittel 8 Tilsyn mv.

§ 52. *Tilsyn*

Departementet bestemmer hvem som er tilsynsmyndighet etter denne lov. Tilsynsmyndigheten skal føre tilsyn med at bestemmelsene i og i medhold av denne lov blir overholdt. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om organisering, gjennomføring og avgrensning av tilsynsoppgavene.

Departementet fører tilsyn med kommunens plikter etter § 15 første ledd første punktum, § 40 tredje ledd, § 47 annet ledd, § 48 første ledd og § 51 annet ledd. Tilsynet skjer i henhold til lov 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) kapittel 10A.

§ 53. *Rett til opplysninger og gransking*

Myndigheten som utfører tilsyn i henhold til § 52, skal ha uhindret tilgang til havner, farvann og tiltak i farvannet, så langt det er nødvendig for gjennomføringen av tilsynet.

Tilsynsmyndigheten kan pålegge enhver som driver aktivitet som omfattes av denne loven, å legge frem opplysninger, dokumenter eller annet materiale av betydning for tilsynet. Når særlige grunner tilsier det kan også andre enn personer som nevnt i første punktum, pålegges å legge frem for tilsynet slike opplysninger mv. som nevnt der. Plikten til å legge frem slike opplysninger mv. gjelder bare så langt lovbestemt taushetsplikt ikke er til hinder for at opplysningene legges frem for tilsynsmyndigheten.

Departementet kan gi forskrifter om gjennomføring av tilsynet og plikten til å medvirke, herunder om at egenrapportering kan tre i stedet for tilsyn.

§ 54. *Gebyr for kontrolltiltak og tilsyn*

Departementet kan gi forskrifter om gebyr for kontrolltiltak og tilsyn som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt.

Kapittel 9 Inndrivelse av krav etter loven

§ 55. *Inndrivelse av gebyr og avgift*

Skyldig gebyr og avgift fastsatt i medhold av §§ 6, 23, 24, 25, 42 sjette ledd og 54 er tvangsgrunnlag for utlegg.

Krav som staten eller en kommune har mot redere etter henholdsvis §§ 23 og 24 eller §§ 25 og 42 sjette ledd i denne loven, har panterett i skipet etter reglene om sjøpanterett i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).

Ved forsinket betaling av gebyr og avgift i medhold av §§ 6, 23, 24, 25, 42 sjette ledd og 54 svares

forsinkelsesrente etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.

§ 56. *Panterett for krav ved direkte gjennomføring og tiltak overfor fartøy i fare*

Krav som myndigheten etter loven har mot rederen i anledning utgifter, skade og tap som pådras ved iverksetting av tiltak som nevnt i § 36 og § 38, har panterett i skip og last etter bestemmelser om sjøpanterett i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).

Kapittel 10 Forvaltningstiltak

§ 57. *Pålegg om retting og stansing*

Myndigheten etter loven kan pålegge den ansvarlige å rette eller stanse forhold som er i strid med bestemmelser eller vedtak gitt i eller i medhold av loven. Ved utferdigelsen av pålegg skal myndigheten sette en frist for oppfyllelse og opplyse om at vedtaket vil kunne følges opp med forelegg som kan få virkning som rettskraftig dom, tvangsmulkt eller endring og tilbakekall av tillatelse.

Om nødvendig kan myndigheten etter loven be om bistand fra politiet for gjennomføring av pålegg etter første ledd.

§ 58. *Forelegg om plikt til å etterkomme pålegg eller forbud*

Myndigheten etter loven kan utferdige forelegg mot den som innen fastsatt frist unnlater å etterkomme pålegg eller forbud som er gitt med hjemmel i denne lov. Forelegget skal gi opplysning om bestemmelsene i annet og tredje ledd og skal, så langt mulig, forkynnes for den det er rettet mot.

Den som forelegget er rettet mot, kan reise søksmål mot det offentlige for å få forelegget prøvet. Blir søksmål ikke reist innen 30 dager fra forkynnelsen, har forelegget samme virkning som rettskraftig dom, og kan fullbyrdes etter reglene for dommer.

Forelegg kan ikke påklages.

§ 59. *Tvangsfullbyrdelse*

Blir pålegg i rettskraftig dom eller dermed likestilt forelegg ikke etterkommet, kan vedkommende myndighet etter loven besørge at pålegget utføres for regning av den som dommen eller forelegget er rettet mot uten at det er nødvendig med kjennelse etter tvangsfullbyrdesloven § 13-14.

Ved overhengende fare kan pålegg fullbyrdes etter reglene i tvangsfullbyrdesloven § 13-14 uten at dom eller forelegg kreves.

§ 60. *Tvangsmulkt*

For å sikre at bestemmelsene i denne loven eller vedtak i medhold av denne loven blir gjennomført,

kan myndigheten etter loven treffe vedtak om tvangsmulkt som tilfaller vedkommende myndighet.

Tvangsmulkten kan fastsettes når overtredelse av en bestemmelse er oppdaget. Tvangsmulkten begynner da å løpe dersom den ansvarlige oversitter den fristen for retting av forholdet som myndigheten etter loven har fastsatt. Tvangsmulkt kan fastsettes på forhånd dersom særlige grunner tilsier det, og løper da fra en eventuell overtredelse tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at den forfaller for hver overtredelse. Tvangsmulkt løper likevel ikke dersom etterlevelse er umulig på grunn av forhold som ikke skyldes den ansvarlige. Tvangsmulkt kan fastsettes som løpende mulkt eller engangsmulkt.

Tvangsmulkt pålegges den ansvarlige for overtredelsen. Er overtredelsen skjedd på vegne av et selskap eller en annen sammenslutning, en stiftelse eller et offentlig organ, skal tvangsmulkten som hovedregel pålegges dette. Er tvangsmulkt pålagt et selskap som inngår i et konsern, kan påløpt tvangsmulkt også inndrives hos morselskap.

Er flere ansvarlige etter vedtak om tvangsmulkt, hefter de solidarisk for betaling av tvangsmulkten. Pålegg om tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg. Departementet kan frafalle påløpt mulkt.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulkten størrelse og varighet, fastsettelse av tvangsmulkt og frafall av påløpt tvangsmulkt.

§ 61. *Endring og tilbakekall av tillatelse mv.*

Myndigheten etter loven kan oppheve eller endre vilkårene i tillatelse etter loven her eller etter forskrift i medhold av loven, eller sette nye vilkår, og om nødvendig kalle tillatelsen tilbake dersom

- det viser seg at sikkerheten eller fremkommeligheten blir vesentlig dårligere enn det som var ventet da tillatelsen ble gitt,
- skaden eller ulempen ved tillatelsen kan reduseres uten nevneverdig kostnad for innehaveren av tillatelsen,
- det foreligger grov eller gjentatt overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven,
- innehaveren av tillatelsen ikke etterkommer pålegg etter § 57,
- det for øvrig følger av ellers gjeldende omgjøringsregler.

Endring og tilbakekall av tillatelse etter første ledd kan gjøres tidsbegrenset. Tidsbegrenset endring og tilbakekall kan gjøres betinget av at bestemte forhold utbedres eller endres.

Ved avgjørelser etter paragrafen her skal det tas hensyn til det økonomiske tapet og de ulempene som det må påregnes at en endring eller et tilbakekall vil

påføre innehaveren av tillatelsen, og de fordelene og ulempene som endringen eller tilbakekallet for øvrig vil medføre.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om endring og tilbakekall av tillatelser og godkjenninger.

Kapittel 11. Straffansvar

§ 62. *Straffansvar*

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder eller begge deler, straffes den som forsettlig eller uaktsomt

- a) overtrer enkeltvedtak eller forskrift gitt i medhold av § 13 første ledd,
- b) ikke etterkommer pålegg gitt i medhold av § 34 tredje ledd eller § 38 første ledd og tredje ledd annet punktum,
- c) vesentlig overtrer § 19 annet ledd første og annet punktum, § 21, § 27 første ledd første punktum og annet ledd, § 28 første ledd første punktum, § 34 første og annet ledd, 41 første ledd eller § 43 første ledd,
- d) vesentlig overtrer plikten etter § 40 første ledd til å sørge for at havneanleggene driftes og vedlikeholdes slik at brukernes behov for havne- og transporttjenester i havnen blir dekket på en sikker måte,
- e) vesentlig overtrer enkeltvedtak eller forskrifter gitt i medhold av § 14 første ledd, § 35 første ledd første punktum eller § 42 første ledd første punktum,
- f) vesentlig overtrer vilkår gitt i medhold av § 19 annet ledd tredje punktum eller § 29.

Ved vurderingen av om en overtredelse er vesentlig etter første ledd skal det særlig legges vekt på omfanget og virkningene av overtredelsen og graden av utvist skyld.

Har en overtredelse som nevnt i første ledd ført til at det er inntrådt eller voldt fare for betydelig skade på liv eller helse, kan fengsel inntil 2 år anvendes.

Medvirkning straffes på samme måte. Forsøk på overtredelse er bare straffbar når overtredelsen, dersom overtredelsen hadde blitt gjennomført, ville medført omstendigheter som nevnt i tredje ledd.

Når det over er bestemt at overtredelse av forskrifter gitt i medhold av loven kan straffes, gjelder dette bare når det i forskriften er fastsatt at slik overtredelse av den aktuelle bestemmelse er straffbar.

Kapittel 12 Ikrafttredelse og endringer i andre lover

§ 63. *Ikrafttredelse*

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan bestemme at forskjellige bestemmelser skal tre i kraft til forskjellig tid. Bestemmelser som er

satt i kraft i henhold til første punktum, gjelder foran bestemmelsene i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

Lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. oppheves fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan bestemme at forskjellige bestemmelser skal oppheves til forskjellig tid.

§ 64. *Overgangsregler*

Forskrifter fastsatt i medhold av lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. gjelder også etter loven her har trådt i kraft.

Kongen kan gi forskrift om overgangsregler.

§ 65. *Endringer i andre lover*

Fra den tid loven her trer i kraft, gjøres følgende endringer i andre lover:

1. I lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten m.v. skal § 2 femte ledd lyde:

Departementet kan helt eller delvis, ved enkeltvedtak eller forskrift, unnta korte forflytninger innenfor *kommunens sjøområde* fra lovens virkeområde.

2. I lov 25. august 1995 nr. 57 om pakkereiser og reisegaranti (pakkereiseloven) skal § 4-5 tredje ledd nr. 2 lyde:

- 2) skatter, avgifter eller gebyrer for visse tjenesteytelser, så som *lufthavns-*, *landings-* eller startavgifter, eller

3. I lov 19. juni 1969 nr. 66 om merverdiavgift skal § 5a annet ledd nr. 10 lyde:

10. omsetning av rett til å disponere kommunal havn mot *anløpsavgift* eller inntekter i samsvar med *kapittel 7* i lov xx. xxxx 2009 nr. xx om havner og farvann

4. Lov 14. juni 1985 nr. 77 Plan- og bygningslov endres slik:

§ 118 oppheves.

5. I lov 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten (kystvaktloven) skal § 12 første ledd bokstav e lyde: lov xx. xxxx 2009 nr. xx om havner og farvann

6. I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) skal § 7 (2) bokstav b lyde:

Transport av personar innan *ein kommunes sjøområde*, dersom det med heimel i lov xx. xxxx 2009 nr. xx om havner og farvann er fastsett særskilt løyveordning. Dette gjeld likevel ikkje for riksvegferjer.

7. I lov 17. juni 2005 nr. 79 om akvakultur (akvakulturloven) skal § 6 første ledd bokstav d tredje strekpunkt lyde: – lov xx. xxxx 2009 nr. xx om havner og farvann, og

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. januar 2009

Per Sandberg
leder

Truls Wickholm
ordfører

