



STORTINGET

Innst. 301 L

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 86 L (2018–2019) og Prop. 108 L (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven), og Tillegg til Lov om havner og farvann

Til Stortinget

Sammendrag

Hovedinnhold i forslaget

Samferdselsdepartementet fremmer i Prop. 86 L (2018–2019) forslag til ny lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven). Loven erstatter lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann. Lovforslaget er basert på NOU 2018:4 Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannslov.

Samferdselsdepartementet har også lagt fram et tillegg til Prop. 86 L (2018–2019), Prop. 108 L (2018–2019). Tillegget ble lagt fram for Stortinget 10. mai 2019. I tillegget gjør departementet rede for at det har blitt avdekket at det i enkeltbestemmelser i lovforslaget i Prop. 86 L (2018–2019) er uteglemt å videreføre enkelte punkter i gjeldende rett. Dette gjelder klageinstans for enkeltvedtak truffet av kommunen, tillatelsesmyndighet for tiltak som kan påvirke forsvars- og beredskapsinteresser og hjemmel for overtredelsesgebyr. I tillegg foreslår departementet endringer som følge av ny grenselov.

Havne- og farvannsloven er en særlov om havnevirksomhet, farvannsforvaltning og sikkerhet og fremkommelighet i sjøområder ut til territorialgrensen, samt på Svalbard med enkelte tilpasninger.

Departementets lovforslag innebærer en omstrukturering og forenkling av gjeldende lov, i tillegg til en

rekke materielle endringer på flere områder. Videre foreslås det å innarbeide losloven i den nye havne- og farvannsloven for å gi en mer helhetlig og oversiktlig regulering av sjøsikkerhetstiltakene.

Departementet har vektlagt at loven skal bidra til å nå transport- og næringspolitiske mål, og samtidig innrettes slik at transportsektorens sektoransvar for klima og miljø ivaretas. Konkurransen om sjøarealer har tiltatt de senere årene, og mange har interesser i å benytte kystsonen til ulike formål. Departementet legger derfor opp til at den nye havne- og farvannsloven skal favne videre enn å ensidig vektlegge sjøtransport- og havnenæringen. Loven vil fortsatt være en sektorlov for sjøtransport, men skal også, i samvirke med plan- og bygningsloven og annet relevant regelverk, ivareta næringsinteresser og andre brukergrupper av farvannet samt klima- og miljøhensyn.

Departementet foreslår at ansvaret for rydding og isbryting i farvannet og myndigheten til å gi tillatelser til tiltak og pålegg ved ulykker fordeles mellom staten og kommunene. Dette er en videreføring av tilsvarende bestemmelser i havne- og farvannsloven (2009). Videre foreslås det en særskilt hjemmel som gir kommunene myndighet til å regulere ankring, bruk av taubåt og dykking i eget sjøområde. For å sikre tilstrekkelig nautiskfaglig kompetanse legges det opp til at forskrifter om ankring skal godkjennes av departementet. Ansvaret og myndigheten for navigasjonsinnretninger samt ansvar for utbedringer i farvannet foreslås lagt til staten i sin helhet. Videre legges det opp til at departementet gis myndighet til å regulere ferdsel i farvannet. Av hensyn til det kommunale selvstyret foreslår departementet at kommunene gis myndighet til å regulere ferdsel med fritidsfartøy i eget sjøområde. Hvorvidt det er behov for

at staten skal fastsette en generell fartsgrense for fritidsfartøy, kan vurderes på et senere tidspunkt.

Kommunen vil fortsatt ha oppgaver i farvannet, og anløpsavgiften foreslås derfor videreført under betegnelsen farvannsavgift. Grunnlaget for å kreve inn farvannsavgift blir innskrenket som en følge av forslaget om at staten tar hele ansvaret for utbedringer i farvannet. Videre er bestemmelsen utformet slik at det blir tydeligere hvilke oppgaver og tiltak som kommunen kan finansiere gjennom avgiften.

For å ta høyde for den teknologiske utviklingen må regelverket gjøres teknologinøytralt. Departementet foreslår derfor en ny bestemmelse om losplikt for å tilrettelegge for autonom seilas. Utover dette foreslås det ingen materielle endringer i de bestemmelsene som fremkommer i losloven (2014).

Departementet foreslår å utvide ansvarssubjektet ved ulykker og andre hendelser i farvannet til også å omfatte reder. I slike situasjoner er det viktig å vite hvem som kan holdes ansvarlig. Departementet mener at ansvaret bør plasseres hos dem som faktisk har beføyelser over skipet. Ansvarsplasseringen kan få avgjørende betydning for skadelidtes mulighet til å få dekket sitt tap som følge av en hendelse, og vil gi myndighetene økt mulighet til å få dekket sine kostnader dersom det er gjennomført tiltak på vegne av den ansvarlige.

Departementet foreslår å åpne for at det kan deles ut verdier fra havnevirkksomheten dersom det er avsatt nødvendige midler til forsvarlig havnedrift. Forslaget legger til rette for at kommunalt eide havner har forsvarlig kapital, slik at havnen kan ivareta sin posisjon som viktig infrastruktur for sjøtransporten.

Mottakplikten foreslås videreført for å gi forutsigbarhet for sjøtransporten. Plikten vil ikke gjelde dersom havnen ikke har kapasitet til å motta fartøy. Plikten gjelder heller ikke dersom mottak av fartøy innebærer en risiko for miljøet eller for sikkerheten. Videre foreslås det at kommunen gis adgang til å midlertidig begrense fartøyers opphold i havn når det er nødvendig av hensyn til lokal luftforurensning.

Det foreslås en ny hjemmel for å kunne stille krav til drift av havn for å ivareta hensynet til miljø og sikkerhet. Disse hensynene ivaretas langt på vei også av annet regelverk, men gjennom en egen bestemmelse i havne- og farvannsloven vil en kunne regulere forhold som ikke dekkes i annet regelverk.

Bakgrunn for forslaget

Gjeldende havne- og farvannslov trådte i kraft 1. januar 2010. Lovens farvannskapittel skal bidra til sikker sjøtrafikk. Lovens havnekapittel inneholder alminnelige bestemmelser om havner, og særlige bestemmelser om kommunenes havnevirkksomhet. Loven regulerer statens og kommunenes ansvar og myndighet i havne- og farvannsforvaltningen. Hovedmålsettingen med

loven var å etablere et juridisk rammeverk som skal bidra til økt bruk av sjøtransport som en effektiv og miljøvennlig transportform.

I etterkant av ikrafttreddelsen er det stilt spørsmål ved om loven oppfyller hovedmålsettingen. Ifølge Sundvolden-plattformen skal havne- og farvannsloven moderniseres og revideres «med sikte på å åpne for at havner kan organiseres som aksjeselskap.» Videre følger det av regjeringens «Nasjonal havnestrategi» at regjeringen vil «utvikle et regelverk for havnekapital som legger til rette for markedsorienterte havner til det beste for sjøtransporten». I Granavolden-plattformen fremgår det at

«Regjeringen vil legge frem en ny havne- og farvannslov for å styrke sjøtransportens konkurransevne. Loven vil bidra til sikker og effektiv sjøtransport, og bygge oppunder næringsutvikling og vekst».

Samferdselsdepartementet etablerte høsten 2014 en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Samferdselsdepartementet og Kystverket. Arbeidsgruppen fikk i oppdrag å foreta en vurdering av om loven oppfyller lovgivers intensjoner, og på den bakgrunn foreslå endringer i regelverket.

Arbeidsgruppen la frem sin rapport for Samferdselsdepartementet i desember 2015. Arbeidsgruppens endringsforslag er relativt omfattende, og er av både teknisk og materiell karakter. En omfattende endringsproposisjon basert på arbeidsgruppens rapport ville komplisere rettskildebildet for brukerne. Det var derfor ønskelig med en helhetlig gjennomgang av samtlige kapitler i havne- og farvannsloven, med sikte på å realisere regjeringens mål om å opprettholde og styrke det høye sjøsikkerhetsnivået, og tilrettelegge for godstransport på sjø. På denne bakgrunn oppnevnte regjeringen ved kongelig resolusjon av 12. august 2016 et utvalg som fikk i oppdrag å utrede forslag til ny havne- og farvannslov.

I mandatet til havne- og farvannslovutvalget fremgår det at utvalget skal vurdere om det er andre virkemidler innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde som bør reguleres i havne- og farvannsloven. Lostjenesten er et tiltak for sikker sjøtransport som er regulert i losloven (2014), og er derfor et tiltak som er vurdert innlemmet i ny havne- og farvannslov. Losloven har som formål å trygge ferdsele på sjøen ved å sikre tilstrekkelig farvannskompetanse om bord på fartøy i norske farvann. Loven regulerer blant annet plikt til å bruke los, organisering av lostjenesten, krav til losen og skipsførers og losens plikter ved losing.

Samferdselsdepartementet sendte 30. april 2018 på høring et forslag til endringer i losloven for å fjerne rettslige hindre for autonom kystseilas, samtidig som sjøsikkerheten ivaretas. Forslaget følger opp lovutvalgets anbefaling om å gjennomgå bestemmelsene om

losordningen med sikte på å gjøre loven teknologinøytral.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget ventes ikke å få vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser. Økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige myndigheter kan dekkes innenfor gjeldende budsjettammer. I forslag til ny lov foreslås det at ansvaret for utbedringer av farvannet og ansvaret og myndigheten for navigasjonsinnretninger og farvannsskilt i sin helhet legges til staten. Ansvaret for rydding og isbryting i farvannet og myndigheten til å gi tillatelser til tiltak og pålegg ved ulykker og andre hendelser i farvannet fordeles mellom stat og kommune som i dag.

Overføringen av ansvaret for farvannsutbedringer og ansvaret for etablering av nye navigasjonsinnretninger fra kommunen til staten vil i prinsippet kunne føre til en kostnadsforskyvning fra kommunene til staten. Kystverket har allerede i dag de tyngste oppgavene i farledene, herunder utbedringer av disse. Det gjennomføres få utbedringer av farvannet i kommunal regi. Dette har sammenheng med at Kystverket har ansvaret i hoved- og biled, og at hoveddelen av skipstrafikken benytter disse ledene. Den foreslåtte endringen vil dermed i stor grad bygge opp under gjeldende praksis, og den forventes dermed ikke å gi vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for verken stat eller kommune.

Departementet gis myndighet til å regulere ferdsel i farvannet, herunder fartsreguleringer. Kommunene gis myndighet til å regulere ferdsel med fritidsfartøy i eget sjøområde. Disse kommunale fartsforskriftene må ikke lenger godkjennes av Kystverket, slik tilfellet er etter dagens lov. Kystverket bruker i dag mye ressurser på disse godkjennelsene, og forslaget vil dermed kunne medføre besparelser for etaten.

Kommunale forskrifter om ankring skal godkjennes av Kystverket, da denne type regulering krever sjø-sikkerhetskompetanse. Forslaget kan medføre at Kystverket må avsette noe mer ressurser til denne godkjenningsoppgaven sammenliknet med gjeldende situasjon.

Departementet foreslår et tydeligere regelverk og hjemmelsgrunnlag til å kunne fastsette bestemmelser om blant annet drift av trafikksentraler og sertifisering av trafikkledere. Endringene som foreslås, vil ikke ha vesentlige administrative og økonomiske konsekvenser.

Havne og farvannsloven (2009) omhandler tre typer avgifter; kystavgift, sikkerhetsavgift og anløpsavgift. I forslaget til ny lov fjernes hjemmelen til å innkreve kystavgift, med henvisning til at dette har vært en soven-de bestemmelse etter at kystavgiften ble avvirket i 2013 som et ledd i arbeidet med å styrke sjøtransportens konkurransekraft. Da bestemmelsen ikke har vært brukt si-

den 2013, vil forslaget ikke ha administrative eller økonomiske konsekvenser.

Det foreslås videre en mindre endring i bestemmelsen om sikkerhetsavgift ved at også eier av fartøy gjøres ansvarlig for betaling av avgiften. Fra før gjelder dette reder og agent. Forslaget har ingen økonomisk virkning totalt sett, men stiller eier av fartøy overfor et solidarisk ansvar de tidligere ikke har hatt. Det er også foreslått enkelte andre tekniske justeringer av bestemmelsen som ikke har administrative eller økonomiske konsekvenser.

Anløpsavgiften videreføres i forslaget til ny lov, men endrer betegnelse til farvannsavgift. Deler av kostnadene som denne avgiften er ment å dekke, faller bort med de øvrige forslagene til endringer av loven. Kommunene vil imidlertid fortsatt ha ansvar for isbryting og fjerning av flytende gjenstander som hindrer sjøtransporten, eller er til fare for ferdselen i kommunens sjøområde. Kommunene vil som før ha ansvar for å vedlikeholde egne navigasjonsinnretninger. Kommunene vil dermed også i fremtiden ha kostnader med offentlige forvaltningsoppgaver og myndighetsutøvelse etter havne- og farvannsloven. Departementet mener kommunene bør ha anledning til å få dekket disse kostnadene, og foreslår derfor å videreføre en justert hjemmel for å kreve inn farvannsavgift. De foreslåtte endringene tydeliggjør hvilke kostnader kommunene kan finansiere gjennom farvannsavgiften. Dette innebærer en klargjøring av lovverket og bidrar til å skape større forutsigbarhet for brukerne av farvannet. Ettersom ansvaret for utbedringer av farvannet legges til staten, vil dette i utgangspunktet redusere kommunenes beregningsgrunnlag for avgiften. Departementet vurderer det likevel slik at denne endringen ikke vil ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser, da alle større farvannsutbedringer allerede i dag gjennomføres av Kystverket og finansieres over statsbudsjettet.

De foreslåtte endringene i reglene om krav om tillatelse for tiltak som kan påvirke sikkerheten og den allmenne ferdselen i farvannet og i havn, vil gjøre regelverket tydeligere og enklere for den som søker om tiltak. Kurante saker sikres en rask behandling, slik at regelverket ikke skal bli et hinder for tiltak som ikke har betydning for sikkerhet eller alminnelig fremkommelighet i farvannet.

I bestemmelsen om sikring av havner og havneanlegg er det tatt inn en ny forskriftshjemmel om krav til politiattest for personer som utfører oppgaver av betydning for sikring av havn og havneanlegg. Siden bestemmelsen ikke har tilbakevirkende kraft, forventes det heller ikke at forslaget vil ha økonomiske konsekvenser på kort sikt. På lengre sikt kan det imidlertid ikke utelukkes at forslaget kan føre til noe økte kostnader for Politidirektoratet. Forskriftshjemmelen for krav om politiattest vil ikke i seg selv medføre økonomiske eller administra-

tive konsekvenser. Departementet vil komme tilbake til de økonomiske og administrative konsekvensene av å innføre et krav om politiattest ved utarbeidelse av en eventuell forskrift, og legger til grunn at dette kan dekkes innenfor gjeldende budsjетtrammer.

Etter gjeldende lov kan ikke havnekapitalen benyttes til andre formål enn havnevirkksomhet. Eierkommunen har i utgangspunktet heller ikke adgang til å disponere utbytte fra havnekapitalen til andre formål enn havnevirkksomhet.

I lovforslaget er det tatt inn en bestemmelse om forvaltning av kapital i kommunal havnevirkksomhet som har som formål å legge til rette for at kommunale havner har forsvarlig egenkapital samtidig som det gis utbytteadgang for kommunen som eier, dersom virksomheten gir rom for det. I praksis antas det at for de fleste havner vil kravet om forsvarlig egenkapital innebære liten eller ingen endring i forhold til dagens bestemmelse, fordi det heller ikke i dag er rom for eller aktuelt med utbytte eller annen utdeling fra havnevirkkomsten. For enkelte av de større havnene med mye havnekapital kan det imidlertid være aktuelt å hente ut utbytte. Utbytteadgangen kan bidra til at kommunene kan benytte overskuddet fra havnevirkkomsten mer effektivt enn med dagens bestemmelse. Utbytteadgang kan også gi insentiver til effektiv havnedrift og aktiv og god eierstyring. Bestemmelsen legger derfor i større grad enn dagens til rette for markedsorienterte havner som forvalter sine ressurser mest mulig effektivt og investerer i samfunnsøkonomisk lønnsomme aktiviteter.

I bestemmelsen ligger det at kommunene må utvise skjønn når det gjelder hva som er forsvarlig egenkapital, ettersom kommunen har et selvstendig ansvar for at ikke utdeling skjer i større grad enn loven tillater, selv om havnens styre skulle ha foreslått det. Kommunene vil også få insentiver til å selge eiendommer som har høy verdi ved alternativ anvendelse. Dette vil kunne legge press på skjønnsutøvelsen, og det er dermed en risiko for at en undervurderer verdien av sjøtransporten på bekostning av andre kommunale tjenesteområder. På den annen side vil nettopp omdisponering av arealer kunne gi en netto gevinst som både kan skaffe kapital til alternative havnearealer, gi et overskudd som kan hentes ut og brukes til andre oppgaver kommunen har, og bidra til en miljøvennlig by- og arealutvikling.

Risikoen for at enkelte kommuner vil kunne utnytte bestemmelsen om kapitalforvaltning i havnene til å finansiere andre oppgaver på bekostning av havnevirkkomsten, er imidlertid vanskelig å konkretisere. I det store og det hele vil det være i kommunens egen interesse at havnen drives og forvaltes på en god måte, slik at næringsvirksomhet og arbeidsplasser opprettholdes. Det eksisterer mange havner og kaianlegg langs kysten, og sjøtransporten etterspør et bredt spekter av havnetjenester. Konsekvensene av at en kommune, eller et

mindre antall kommuner, nedprioriterer havnedrift eller øker prisene på havnetjenester, antas derfor ikke å ha store negative konsekvenser for sjøtransporten totalt sett. Det legges videre til grunn at staten har virkemidler gjennom plan- og bygningsloven (2008) dersom det foreligger statlige eller regionale hensyn som tilsier at staten må gripe inn for å sikre areal til havnevirkkomsten.

Endringene i bestemmelsene om forvaltning av kapital i kommunale havner vil medføre en ny tilsynsfunksjon for staten. Dette kan i sin tur innebære økte kostnader for staten. Også på andre områder foreslås det endringer som kan påvirke statens tilsynsfunksjon, noe som igjen kan få betydning for ressursbehovet i Kystverket og/eller i departementet. Det vurderes likevel at økte kostnader som følge av nye oppgaver ikke vil være av vesentlig karakter.

Losloven er foreslått tatt inn i ny havne- og farvannslov. Forslaget i seg selv innebærer ingen materielle endringer, ut over enkelte lovtekniske justeringer. Sammenslåing vil gi et regelverk som fremstår som mer brukervennlig. I tillegg vil dette bidra til en mer koordinert innsats av sjøsikkerhetsarbeidet under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

I lovforslaget er det også tatt inn bestemmelser som åpner for tillatelse til autonom kystseilas. Et slikt tillatelsesregime vil medføre økt ressursbruk i en oppstartsfasen, og foreslås brukerfinansiert på lik linje med resten av losordningen. Forslaget vil legge til rette for implementering av ny teknologi og vekst i maritime næringer langs kysten.

Det foreslås videre en egen bestemmelse som gir kommunen hjemmel til å midlertidig begrense fartøyers opphold i havn, inkludert private havner, av hensyn til lokal luftkvalitet. Kommunen kan etter forslaget bare innføre begrensninger når dette er nødvendig for å unngå eller begrense lokal forurensning, det vil si overskridelse av forurensningsforskriftens timegrenseverdier, og når det å begrense opphold er et dokumenterbart effektivt tiltak. Hvor ofte dette vil skje og hva slags konsekvenser begrensningen vil få, er avhengig av flere faktorer. Utvikling i lokal luftkvalitet i byer og bynære områder vil påvirke hyppigheten, men det antas at episoder med lokal luftforurensning vil inntreffe relativt sjeldent, og kun i noen få havner.

Avvisning av skip kan slå ulikt ut avhengig av skipssegment. Avvisning av cruiseskip kan for eksempel føre til tapte inntekter for havnen og få konsekvenser for reiselivsnæringen. Avvisning av godsskip kan bety tapte inntekter for havnen og for andre aktører i logistikkjeden og vareeier. Hvor stor den økonomiske konsekvensen blir, er avhengig av hvilke alternativer som finnes. Dersom skipet kan anløpe en havn i nærheten, vil konsekvensene være mindre. Dersom skipet må anløpe en havn lenger unna, vil man kunne få økte samfunnsmessige kostnader på grunn av økt tilbringertransport og

økte transportkostnader for næringslivet. Dersom et skip er avhengig av å anløpe en spesifikk havn på grunn av lokalisering av industri i havnen eller rett i nærheten, vil de økonomiske konsekvensene kunne bli betydelige.

Det er imidlertid ikke gitt at kommunene vil ønske å benytte seg av denne hjemmelen hvis det gir store negative konsekvenser for næringslivet eller enkeltbedrifter i kommunen. Hvis adgangen til å begrense anløp fører til at man unngår eller reduserer ulovlig akutt lokal forurensning, vil dette ha en positiv samfunnsøkonomisk nytteeffekt. Det legges til grunn at avvising av skip kan være aktuelt i de tilfeller der den samfunnsøkonomiske kostnaden forbundet med luftforurensningen overstiger kostnadene som følger av at varer og personer for en begrenset periode ikke kan benytte den aktuelle havnen.

Det forutsettes at kommunen må avveie tiltakets effekt mot kostnader og konsekvenser som tiltaket vil medføre for skipsfarten.

Forslaget om å utvide kretsen av ansvarlige ved ulykker og andre hendelser til også å omfatte «reder», vil ikke medføre kostnader for det offentlige. Forslaget vil derimot øke muligheten for at myndighetene får dekket sine kostnader dersom det gjennomføres tiltak på vegne av den ansvarlige. Det antas heller ikke at endringen vil medføre store kostnader for næringen. For det første er den kretsen som nå inkluderes som ansvarlige, allerede å anse som ansvarssubjekter etter annet regelverk som vil kunne komme til anvendelse i de samme tilfeller som havne- og farvannsloven. For det andre vil sjølovens regler om forsikringsplikt gjelde for reder av fartøy på 300 bruttotonn eller mer.

Det foreslås å innføre overtredelsesgebyr som reaksjonsform ved mindre alvorlige overtredelser av bestemmelser gitt i eller i medhold av havne- og farvannsloven. Dette vil kunne effektivisere håndhevelse av regelverket, og dermed bidra til reduserte kostnader for staten. I forslaget til ny bestemmelse om overtredelsesgebyr er vesentlighetskriteriet fra gjeldende bestemmelser ikke videreført. Terskelen for å gi overtredelsesgebyr blir med dette lavere sammenliknet med nåsituasjonen. Dette kan følgelig resultere i at det blir reagert i flere tilfeller enn det som er tilfellet under dagens lov.

I forslaget til ny lov er krav til forsvarlig standard på havneanlegg og løsøre som benyttes i driften av havnen, ikke videreført. Begrunnelsen for dette er at denne type krav og reguleringer faller inn under plan- og bygningsloven (2008) og arbeidsmiljøloven (2005). Som en konsekvens vil kommunene ikke lenger ha tilsynsplikt etter havne- og farvannsloven. Dette vil kunne medføre reduserte kostnader forbundet med kommunenes tilsynsaktivitet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til tilrådingen fra Samferdselsdepartementet av 10. april 2019 i Prop. 86 L (2018–2019) Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven), og i Prop. 108 L (2018–2019), som er et tillegg til førstnevnte proposisjon.

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet foreslår ny havne- og farvannslov til erstatning for lov nr. 19 om havner og farvann av 17. april 2009. Departementet foreslår i proposisjonen dessuten at losloven innarbeides i den nye havne- og farvannsloven.

Komiteen viser til at bakgrunnen for proposisjonen bygger på NOU 2018:4 Sjøveien videre – forslag til ny havne- og farvannslov. Havne- og farvannslovutvalget la frem sin utredning 1. mars 2018. Utredningen har vært på høring, og det kom inn totalt 125 høringsinnspill. Høringsinstansene har vært særlig opptatt av ansvars- og myndighetsfordeling mellom stat og kommune knyttet til farvannsforvaltning, regulering av kommunale havners økonomi og mottakspplikt.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har utarbeidet et forslag til endringer i losloven for å fjerne rettslige hindre for autonom kystseilas. Forslaget følger opp lovutvalgets anbefaling om å gjennomgå bestemmelsene om losordningen med sikte på å gjøre loven teknologinøytral. Forslaget til endringer i losloven ble sendt på høring 30. april 2018, og departementet mottok 26 høringsinnspill.

Komiteen viser til at det er blitt gjennomført en skriftlig høring som del av komiteens behandling av saken. Det kom inn 10 høringsvar til komiteen.

Komiteen viser til at flertallet i havnelovutvalget (NOU 2018: Sjøveien videre) var enige om en modell for utbytte som balanserer kommunens ønske om å kunne ta utbytte med begrensninger som gjør at havnenes viktige rolle som regional og nasjonal infrastruktur blir ivaretatt på en god måte.

Komiteen kan ikke se at regjeringens forslag til lovtekst på dette området er like omfattende og tydelig som det havnelovutvalgets forslag til lovtekst var.

Komiteen vil understreke at dersom havnene skal håndtere de transportpolitiske utfordringene de er satt til ut fra sin samfunnsrolle, vil det være viktig at de

sikres både hensiktsmessige arealer og en robust og langsiktig økonomi.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener at det som hovedregel skal kunne deles ut utbytte fra havnevirksomheten dersom det etter utdelingen er tilstrekkelig midler til forsvarlig drift og vedlikehold av havnen. Flertallet legger til grunn at det også bør settes av tilstrekkelige midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering før det deles ut utbytte. Lovens formålsbestemmelse vil være førende for hva som menes med «tilstrekkelig». For øvrig bør kravet til egenkapital gjelde slik det er presisert i særmerknaden til lovforslaget.

Flertallet mener på denne bakgrunn at lovteksten bør presiseres og fremmer følgende forslag:

«§ 32 tredje ledd skal lyde:

Det kan deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom det er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av havn, samt midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode.»

Flertallet viser videre til sikkerhetsavgiften som omtales i lovforslagets § 34. Dette er en avgift som fartøyene betaler for bruk av farvann som overvåkes av sjøtrafikksentralene.

Flertallet viser til at det er noen havner som ivaretar et særskilt ansvar med overvåkning av fartøyer til ankers i havnens nærområde.

Flertallet ber regjeringen gjennom forskrift legge til rette for at de havner som ivaretar et slikt ansvar, gis adgang til dette etter særskilt tillatelse fra departementet. Samtidig må det legges til rette for at disse kan avkreve en avgift for de fartøyene som benytter ankerplasser tilknyttet havnen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til forslag til ny havne- og farvannslov.

Disse medlemmer mener at lovverket jevnlig må revideres for å tilpasses brukernes behov og myndighetenes plikt til å lovregulere farvannsforvaltningen, sikre fremkommelighet, tilpasse lovverket den teknologiske utviklingen, samt hensynta klima- og miljøforhold.

Disse medlemmer viser til at mange havner på vegne av sine eierkommuner gjør en viktig jobb for å ta vare på den lokale sjøsikkerheten langs Norges langstrakte kyst. En tydelig rollefordeling mellom stat og

kommune og en nøytral kostnadsdekning vil bidra til fortsatt god lokal sjøsikkerhet.

I forslaget til ny lov om havner og farvann innlemmes også losloven. Dette er områder som naturlig hører sammen og er en riktig tilpassing.

Disse medlemmer mener at et nytt lovverk må helt klart avklare ansvarsforhold mellom stat og kommune i de kystnære farvann.

Det vises til at de offentlige havnene, som er en del av den sentrale infrastrukturen, har mange viktige roller i samfunnet. En forutsetning for at de offentlige havnene skal kunne utøve sin samfunnsrolle, er at de har en solid økonomi og relevante arealer og eiendommer.

For disse medlemmer er det et mål at en større del av frakt av gods skal over fra veg til sjø. Det betyr at havnene skal tilrettelegge for sjøtransport, og de havner som ligger ved jernbane, må utvikle logistikk-løsninger hvor jernbane og sjøtransport kan samhandle.

Disse medlemmer mener at den teknologiske utviklingen innenfor maritim virksomhet knyttet til elektrisk framdrift av fartøy har tatt store utviklingssteg. Vi ser det innenfor ferge- og hurtigbåt-drift hvor batteri-drift brukes i kombinasjon eller som eneste fremdriftsmiddel. For havnene betyr det at det må legges til rette for ladestrøm, hvor fartøy som er elektrisk drevet, kan lade opp sine batterier. Videre må det også legges til rette for landstrøm, slik at fartøy som ligger ved kai kan slå av sine lysmotorer og annet fossilt drevet maskineri, og kobles til strøm fra land.

Disse medlemmer viser til at Stortinget ved flere anledninger har uttrykt at det er en sentral målsetting å få overført mest mulig av godstransporten fra veg til sjø og bane. Ifølge grunnprognosen for godstransport i NTP 2018–2029 vil lastebiltransporten få en økning på 70 pst. fra i dag fram til 2050. Med de utfordringene dette gir blant annet i forhold til trafikk-sikkerhet og slitasje på veginfrastrukturen, er de offentlige havnene viktig for å få til et effektivt godsomslag slik at vegnettet kan avlastes mest mulig.

Disse medlemmer viser til at stadig strengere krav fra myndighetene og kunder vil medføre stadig større etterspørsel etter miljøvennlige transportalternativer. Sjøtransport er den mest energieffektive transportformen og har et energibehov som ligger 30–50 pst. under tilsvarende transport med bil, og vil derfor være viktig for det grønne skiftet.

Disse medlemmer registrerer at lovforslaget vil endre anløpsavgiften og videreføre den under betegnelsen farvannsavgift. Disse medlemmer vil peke på at denne endringen ikke må føre til at havnene får mindre inntekter.

Disse medlemmer registrerer at det foreslås at staten har det fulle ansvar for hovedled og biled, og støtter dette.

Disse medlemmer viser også til det raske teknologiske skiftet som skjer på transportsektoren. Autonome skip fordrer havner tilpasset autonomi for å hente ut effekten. Det genererer også store datamengder som skal håndteres forsvarlig. Dette krever investeringer i teknologi og kompetanse. Den teknologiske utviklingen mot autonome seilaser i norske farvann krever lovregulering. Lovverket må regulere autonom kystseilas slik at sjøsikkerheten ivaretas. Teknologiutviklingen skjer raskt, og det kan være behov for hyppig revidering av lovverket, i takt med utviklingen.

Komiteens medlemmer Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at lovforslaget åpner for at det kan deles ut verdier fra havnevirksomheten dersom havnen beholder en forsvarlig kapital som sikrer havnens videre drift og virksomhet.

Det foreslås en ny hjemmel for å kunne stille krav til havnene for å hensynta miljø og sikkerhet.

Disse medlemmer viser til at høringsvarene viser stor bekymring for regjeringens forslag om å ta utbytte fra havnekapitalen. Begrunnelsen er frykten for press på havnearealet og behovet for en robust og langsiktig økonomisk styring av havnene, samt sikring av en framtidsrettet utvikling av havnene. Regjeringens forslag oppfattes av mange som en full liberalisering av havnene, hvor ingen nasjonale myndigheter har noen verktøy for å gripe inn og sørge for at de offentlig eide havnene inngår i en nasjonal havneinfrastruktur.

Maritimt Forum sier i sitt høringsinnspill til komiteen at:

«Maritimt Forum er i hovedsak positiv til forslaget til ny havne- og farvannslov. Forslaget innebærer at en får en mer oversiktlig, enkel og praktisk anvendbar lov. At reguleringen av losordningen foreslås tatt inn i havne- og farvannsloven er særlig positivt, da man samler regulering av statens tjenester for å ivareta sikkerhet i farvannet i én lov.

Maritimt Forum er imidlertid svært kritisk til forslaget som omhandler kommunale havners kapitalforvaltning, den såkalte havnekapitalen.

Regjeringens forslag innebærer i praksis at det ikke er begrensninger for hvor mye areal og kapital som kan tas ut av havnevirksomheten.

Utviklingen av den enkelte havn vil med dette forslaget veies opp mot andre kommunale oppgaver, som for eksempel boligbygging, undervisning, helse og omsorgsoppgaver og lignende. Det er ikke kommunepolitikernes oppgave å ta nasjonale hensyn. Derfor øker sjansen for at havnearealene bygges ned, og at denne kapitalen blir brukt til helt andre formål enn til utbygging av miljøvennlig havneinfrastruktur. Full liberalisering av havnekapitalen er svært uheldig for satsingen på sjøveien.

Infrastruktur i havner er svært kostbart og bygging av ny infrastruktur krever store investeringer. Omleggingen til lavutslippssamfunnet krever også ekstraordinære investeringer i havnene som skal tilby ulike typer grønne drivstoffløsninger til skip i fremtiden. Etter vår vurdering innebærer regjeringens forslag at det i praksis

ikke gjelder noen begrensninger for hvor mye areal og kapital som kan tas ut av havnevirksomheten. Det er god grunn til å tro at havnevirksomheten vil bli nedprioritert når den skal veies opp mot andre kommunale oppgaver.»

Norges Rederiforbund uttaler seg i samme retning og sier i sin høringsuttalelse:

«Regjeringen har i lovproposisjonen foreslått endringer som i praksis innebærer en full avvikling av de begrensningene som i dag gjelder for den såkalte havnekapitalen. Norges rederiforbund vil sterkt advare mot disse endringene, som følge av at:

- Fremtidig utvikling av havnevirksomheten ikke skal inngå i vurderingen av om det kan tas ut kapital fra havnevirksomheten, samt om havneareal kan omreguleres til andre formål.»

Disse medlemmer deler denne bekymringen og mener at det må vedtas ytterligere beskrankninger før kommunene kan ta ut kapital fra havnene, slik at havnene er sikret både en økonomisk trygghet og økonomisk handlingsrom som gir utviklingsmuligheter. Disse medlemmer viser her til at flertallet i havnelovutvalget (NOU 2018:4 Sjøveien videre) var enige om en modell for utbytte som balanserer kommunenes ønske om å kunne ta utbytte, samtidig som havnenes viktige rolle som lokal, regional og nasjonal infrastruktur ivaretas.

Disse medlemmer kan ikke se at forslaget til lovtekst på dette området er like omfattende og tydelig som det havnelovutvalgets flertallsforslag til tekst var.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«§ 32 tredje ledd skal lyde:

Det kan bare deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom gjenværende egenkapital er tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirksomheten i tråd med lovens formål. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode. Ved realisasjon av den kommunale havnevirksomhetens eiendom skal det gjøres tilstrekkelige avsetninger til nødvendige nyanlegg før utdeling etter første punktum kan foretas.»

Disse medlemmer viser til sjøtransportens viktige rolle i det grønne skiftet. Store deler av reduksjon av klimagassutslippene må komme fra transportsektoren. Det har skjedd en rivende teknologisk utvikling innen norsk maritim sektor med hensyn til utvikling av batteripakker og elektrisk framdrift av ferger og passasjerskip. Her er norske verft i fremste klasse i verden. Dette fortrinnet må utnyttes enda bedre, og det må legges til rette fra myndighetenes side for å ytterligere styrke dette teknologiske taktskiftet gjennom en hensiktsmessig infrastruktur knyttet til elektrisk lading langs hele nor-

skekysten. Det samme behov er til stede for at det skal foreligge et godt utbygd nett for landstrøm til fartøy slik at de ikke trenger å ligge på fossilt brensel ved kai for å holde eksempelvis lysmotorer i gang.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette av midler til oppgradering av landstrøm og ladestrøm i offentlig eide havner.»

Disse medlemmer viser til at Stortinget flere ganger har vedtatt at en større andel av gods skal flyttes fra veg til sjø og bane.

Regjeringen har ikke greid å oppfylle Stortingets vedtak på dette området for å styrke overføringen av gods fra veg til sjø.

En samlet komité uttalte i Innst. 13 S (2017–2018) til Prop. 1 S (2027–2018):

«...overføring av gods fra veg til sjø er viktig for å forbedre framkommeligheten, øke transportsikkerheten på vegnettet, redusere transportsektorens samlede klima- og miljøpåvirkning.»

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innen utgangen av 2019 fremme forslag til tiltak som kan styrke overføringen av gods fra veg til sjø.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at flere havner står i en særstilling når det gjelder Norges beredskap, og det er derfor utpekt beredskapshavner. Disse havnene vil i en beredskapssituasjon være viktige støttepunkter for Forsvaret. Havnene og havneterminalene kan videre ha stor betydning ved sikkerhetspolitiske kriser og krig, og er derfor viktige elementer i norsk forsvarsplanlegging. Den maritime infrastrukturen og sjøsikkerhetstjenestene vil kunne bidra til å hindre uønsket aktivitet i våre farvann.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at regjeringens forslag i praksis innebærer at det ikke er begrensninger for hvor mye areal og kapital som kan tas ut av havnevirksomheten. Disse medlemmer viser til at flertallet i havnelovutvalget (NOU 2018:4 Sjøveien videre) var enige om en modell for utbytte som balanserer kommunenes ønske om å kunne ta utbytte, samtidig som havnenes viktige rolle som lokal, regional og nasjonal infrastruktur ivaretas.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«§ 32 tredje ledd skal lyde:

Havnekapital fra ordinær havnedrift kan ikke nyttes til andre formål enn havnevirksomhet, herunder drift, vedlikehold, utbedring, utbygging og utvikling.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det foreslås en egen bestemmelse som gir kommunen hjemmel til å midlertidig begrense fartøyers opphold i havn, inkludert private havner, av hensyn til lokal luftkvalitet. Kommunen kan etter forslaget bare innføre begrensninger når dette er nødvendig for å unngå eller begrense lokal forurensning, det vil si overskridelse av forurensningsforskriftens timegrenseverdier, og når det å begrense opphold er et dokumenterbart effektivt tiltak.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at det ikke foreslås mulighet for at kommunene kan nekte adgang for cruiseskip som medfører store utslipp til luft eller vann også når forurensningslovens timeforskrift ikke overskrides. Kommunene har med denne loven altså ikke hjemmel for å kreve at skip må kunne koples til landstrøm ved havneopphold, som Sosialistisk Venstreparti og flere havner har gått inn for.

Et slikt prinsipp støttes av en uttalelse fra Oslo kommune til NOU-en:

«Oslo kommune ber derfor om at det gis juridisk grunnlag for at det kan stilles krav om bruk av landstrøm ved skipsanløp i det lovarbeidet Samferdselsdepartementet nå skal i gang med.»

Likeså Bergen kommune:

«Bergen kommune etterlyser på den bakgrunnen ei lovføresegn som gjev rom for å avgrense opphald i hamn også av andre grunnar enn lokal luftforureining.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en lovendring som gir hjemmel for kommunale myndigheter til å sette miljøkrav til skip for anløp. Dette kan gjelde krav til kloakkrensing, avfallshåndtering og mulighet for tilkopling til landstrøm. Om det er internasjonale avtaler til hinder for dette, bes regjeringen komme tilbake til stortinget med en redegjørelse for dette på eget måte.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at det nye lovforslaget ikke tar inn over seg at en mengde fritidsbrukere av sjøen nå ferdes på de sterkest befolkede fjordene. Dette medlem viser til at det nå er rundt 200 000 kanoer og kajaker

her i landet. Myke sjøfarende (padlere, roere og brettseilere) møter nå stadig oftere hurtiggående fritidsbåter, og det nye skuddet på stammen: vannskutere. Det har vært mange ulykker og enda flere nestenulykker. Dette medlem vil i tillegg peke på at disse fjordene har sårbare fugle- og pattedyrarter som ikke bør forstyrres unødvendig. Det finnes utallige oppslag på at dette skjer. I en fellesuttalelse til NOU-en skriver Naturvernforbundet, Norsk Ornitologisk Forening, Oslofjordens friluftsråd og Norsk Friluftsliv dette:

«På denne bakgrunnen finner vi det oppsiktsvekkende at et utvalg som har hatt i oppdrag å gjøre en helhetlig gjennomgang av havne- og farvannsloven nesten ikke har tatt opp problematikken og utfordringene rundt fritidsbruk av havner og farvann og de behovene for regulering dette medfører. Dette manglende fokuset illustreres også gjennom hvem utvalget har hatt møter med og fått skriftlige innspill fra. På oversikten over disse finnes ikke en eneste representant for natur- og friluftslivsorganisasjonene.

Vi mener tiden er overmoden for å ta de problemene og utfordringene som er på sjøen på alvor. Prosessen med ny havne- og farvannslov er en gylden anledning til å gjøre noe med dette.»

Dette medlem støtter innholdet i den nye formålsparagrafen (§ 1). Dette medlem vil likevel foreslå et tillegg som vektlegger miljø- og friluftshensyn enda mer.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et tillegg til lovens § 1 som sikrer at loven også fremmer sikkerhet og trivsel for brukere av fritidsfartøyer og andre brukere av havn og farvann, samt sikre hensynet til miljøverdiene langs kysten.»

Dette medlem vil også peke på et spørsmål som verken drøftes eller nevnes i lovforslaget, men som har vært debattert med jevne mellomrom, nemlig om muligheten for å si nei til anløp av fartøyer som fører atomvåpen. 1. juni 2016 svarte daværende utenriksminister Børge Brende dette på et skriftlig spørsmål fra Torgeir Knag Fylkesnes (Sosialistisk Venstreparti):

«Norsk politikk vedrørende anløp til norske havner av fremmede krigsskip med atomvåpen ombord ble fastlagt med den såkalte Bratteli-doktrinen fra oktober 1975. Denne anløpserklæringen lød: 'Vår forutsetning ved anløp av fremmede krigsskip har vært og er at atomvåpen ikke medføres ombord. Norske myndigheter regner med at så vel allierte som andre atommakter respekterer denne forutsetning.' Bratteli-doktrinen har ligget fast som norsk politikk i over 40 år, og har tjent Norge godt. Regjeringen ser ingen grunn til å endre denne linjen.»

Dette medlem viser til at blant allierte land er nå tidligere sjøbaserte atomvåpen enten ødelagt eller plas-

sert på land. Unntaket er atomvåpen som fortsatt er utplassert om bord på strategiske ubåter, men disse anløper ikke norsk havn. Det er derfor ikke atomvåpen om bord på allierte fartøy som kan tenkes å avlegge besøk i norsk havn.

Dette medlem ønsker likevel, for å nedfelle et prinsipp i pakt med norsk basepolitikk og som et førevar-tiltak, å fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et tillegg på egnet sted i havne- og farvannsloven der det slås fast at militære fartøyer som har atomvåpen om bord, ikke har adgang til norske havner.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sette av midler til oppgradering av landstrøm og ladestrøm i offentlig eide havner.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen innen utgangen av 2019 fremme forslag til tiltak som kan styrke overføringen av gods fra veg til sjø.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en lovendring som gir hjemmel for kommunale myndigheter til å sette miljøkrav til skip for anløp. Dette kan gjelde krav til kloakkrensing, avfallshåndtering og mulighet for tilkopling til landstrøm. Om det er internasjonale avtaler til hinder for dette, bes regjeringen komme tilbake til stortinget med en redegjørelse for dette på egnet måte.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 4

§ 32 tredje ledd skal lyde:

Det kan bare deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom gjenværende egenkapital er tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirksomheten i tråd med lovens formål. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode. Ved realisasjon av den kommunale havnevirksomhetens eiendom skal det gjøres tilstrekkelige avsetninger til nødvendige nyanlegg før utdeling etter første punktum kan foretas.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 5

I havne- og farvannsloven skal § 32 tredje ledd lyde:

Havnekapital fra ordinær havnedrift kan ikke nyttes til andre formål enn havnevirksomhet, herunder drift, vedlikehold, utbedring, utbygging og utvikling.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et tillegg til lovens § 1 som sikrer at loven også fremmer sikkerhet og trivsel for brukere av fritidsfartøyer og andre brukere av havn og farvann, samt sikre hensynet til miljøverdiene langs kysten.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et tillegg på egnet sted i havne- og farvannsloven der det slås fast at militære fartøyer som har atomvåpen om bord, ikke har adgang til norske havner.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Forslag til § 32 tredje ledd fremmes av Høyre, Framskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader, og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om havner og farvann (havne- og farvannsloven)

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1 Formål

Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser.

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder her i riket, medregnet sjøterritoriet og de indre farvann. For elver og innsjøer gjelder loven så langt de er farbare med fartøyer fra sjøen, eller så langt departementet bestemmer i forskrift.

Loven gjelder med de begrensninger som følger av avtaler med fremmede stater eller av folkeretten for øvrig.

Loven gjelder for Svalbard og Jan Mayen i den utstrekning Kongen bestemmer. Kongen kan gjøre unntak fra loven og fastsette slike særregler 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 og arbeid, anlegg og tiltak knyttet til forsvarsformål unntas fra loven.

Hvis riket er i krig, krig truer, eller rikets selvstendighet eller sikkerhet ellers er i fare, kan Kongen i statsråd fastsette i forskrift nødvendige endringer i loven. Kongen i statsråd kan på forhånd fastsette slik forskrift. Forskriften kan gi bestemmelser om forberedelser og tiltak som skal gjøres i fredstid.

§ 3 Definisjoner

I denne loven menes med

- a) eier: den registrerte og den reelle eier
- b) fartøy: enhver flytende innretning som er laget for å bevege seg gjennom vannet
- c) farvann: områder der fartøyer kan ferdes
- d) havn: kai eller kaier med tilknyttede sjø- og landområder som er tilrettelagt for mottak og fortøyning av fartøyer i næringsvirksomhet eller offentlig tjeneste, og andre områder som er tilknyttet disse
- e) havneanlegg: arealer, bygninger, innretninger og annen infrastruktur som brukes i havnevirksomhet, herunder kaier, terminalbygninger, laste-, losse- og omlastningsinnretninger og lager- og administrasjonsbygninger
- f) kommunens sjøområde: område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hoved- og biled
- g) los: person ansatt i lostjenesten med lossertifikat utstedt etter denne loven
- h) losing: veiledning ved los under navigering og manøvrering av fartøyer
- i) reder: den som er utpekt som driftsansvarlig selskap i fartøyets sikkerhetsstyringssertifikat, og andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av fartøyet.

§ 4 Delegering av kommunens myndighet

Kommunens myndighet etter denne loven kan delegeres til interkommunalt samarbeid etter bestemmelsene i kommuneloven og til selskap etablert i henhold til lov 29. januar 1999 nr. 6 om interkommunale selskaper.

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

Kapittel 2. Farvann

§ 5 Midlertidig begrensning av fartøyers opphold i havn

Kommunestyret selv kan gi forskrift om midlertidig begrensning av fartøyers opphold i havn når det er nødvendig for å unngå eller begrense lokal luftforurensning.

§ 6 Ansvar for fremkommelighet

I kommunens sjøområde har kommunen ansvar for nødvendig isbryting og fjerning av gjenstander som hindrer sjøtransporten eller er til fare for ferdselen. Departementet har tilsvarende ansvar i farvannet for øvrig.

Departementet har ansvar for utbedringer i farvannet.

§ 7 Regulering av ferdsel

Departementet kan fatte enkeltvedtak eller gi forskrift om regulering av ferdsel i farvann, blant annet om

- fartsbegrensning
- farleder, seilingsleder, trafikkseparering og andre rutetiltak
- forbud mot eller vilkår for at fartøy eller grupper av fartøy bruker bestemte farleder eller farvann
- at fartøy eller grupper av fartøy skal bruke bestemte farleder eller farvann
- forbud mot dykking eller bruk av bemannet eller ubemannet undervannsfartøy
- stans, ankring og fortøyning.

§ 8 Regulering av ferdsel med fritidsfartøy

Kommunen kan gi forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunens sjøområde. I forskriften kan kommunen sette andre fartsgrenser for fritidsfartøy enn de som er satt etter § 7.

Forskrifter etter denne paragrafen går foran forskrifter etter § 7, med mindre annet er bestemt i medhold av § 7.

Med fritidsfartøy menes fartøy som har en største lengde på inntil 24 meter, og som ikke brukes i næringsvirksomhet.

§ 9 Regulering av bruk av kommunens sjøområde

Kommunen kan fatte enkeltvedtak eller gi forskrift av hensyn til sikker ferdsel i kommunens sjøområde om

- forbud mot oppankring og om bruk av fastsatte ankringsposisjoner for fartøy som skal anløpe havn
- bruk av taubåtassistanse eller fortøyningsassistanse for fartøy ved anløp til og avgang fra havn
- snøtømming i sjø
- dykking
- hvor sjøfly kan lande og starte.

Forskrifter gitt i medhold av første ledd bokstav a) skal godkjennes av departementet.

Forskrifter etter §§ 7 og 13 går foran forskrifter etter denne paragrafen.

§ 10 Ansvar og myndighet for navigasjonsinnretninger og farvannsskilt

Navigasjonsinnretninger og farvannsskilt skal ikke utsettes for handlinger som kan føre til at de ikke virker som de skal, blant annet ved fortøyning i eller fjerning, flytting, endring eller tildekking av navigasjonsinnretningen eller farvannsskiltet.

Departementet har ansvaret for navigasjonsinnretninger og farvannsskilt.

Navigasjonsinnretninger og farvannsskilt kan bare settes opp, fjernes, flyttes, endres eller tildekkes etter tillatelse fra departementet. Det kan fastsettes vilkår for slik tillatelse etter § 16.

Departementet kan ved enkeltvedtak gi pålegg om

- etablering, drift og vedlikehold av navigasjonsinnretninger eller farvannsskilt

- fjerning, flytting eller endring av navigasjonsinnretninger eller farvannsskilt

- skjerming, endring eller fjerning av lys eller andre innretninger som kan påvirke navigasjon eller ferdsel.

Pålegg etter fjerde ledd bokstav a kan rettes til eiere av eller ansvarlige for virksomhet, innretning eller anlegg som kan påvirke navigasjon eller ferdsel. Pålegg etter fjerde ledd bokstav b og c kan rettes til den som eier eller er ansvarlig for innretningen.

Departementet kan gi forskrift om tekniske krav til navigasjonsinnretninger og farvannsskilt og om hvordan de skal brukes, utformes og vedlikeholdes.

§ 11 Plikt til å varsle om fare

Skipsføreren, eller den som fører kommandoen i skipsførers sted, skal straks varsle fartøy i nærheten dersom vedkommende blir oppmerksom på en fare for navigasjon eller ferdsel. Slikt varsel skal gis også til nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler.

Andre som blir oppmerksom på en fare for navigasjon eller ferdsel, skal straks varsle nærmeste politimyndighet.

§ 12 Offisiell sjøkartmyndighet

Offisielle sjøkart og nautiske publikasjoner skal utstedes eller godkjennes av den som Kongen har utpekt som offisiell sjøkartmyndighet.

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

§ 13 Sjøtrafikksentraler

Sjøtrafikksentraler kan etter tillatelse fra departementet opprettes for å overvåke og å føre kontroll med skipstrafikken. Sjøtrafikksentralene kan blant annet organisere skipstrafikken, håndheve seilingsregler, gi na-

vigasjonsassistanse og informasjon og iverksette sikkerhets- og beredskapstiltak.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om sjøtrafikksentralenes myndighet og drift.

Departementet kan i forskrift fastsette krav om sertifikat og autorisasjon og regler for suspensjon og tilbakekall av sertifikat, og kan for øvrig fastsette vilkår som må oppfylles av tjenestegjørende personell ved sjøtrafikksentralen.

Departementet kan gi forskrift for sjøtrafikksentraler ved beredskap og i krig.

§ 14 Tiltak som krever tillatelse

Tiltak som kan påvirke sikkerheten, ferdsele eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet, kan ikke etableres uten tillatelse. Som tiltak regnes både innretninger, naturinngrep og aktiviteter. Det kan ikke gis tillatelse til tiltak som vil stride mot bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven.

Kommunen er tillatelsesmyndighet for tiltak som nevnt i første ledd som skal settes i verk i kommunens sjøområde. Departementet er tillatelsesmyndighet for tiltak som skal settes i verk i farvannet for øvrig. Det samme gjelder tiltak som skal settes i verk innenfor kommunens sjøområde, men som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i hovedled eller biled.

Uten hensyn til hvor tiltaket skal iverksettes, er departementet tillatelsesmyndighet for søknader som gjelder

- a) akvakulturanlegg og andre merdanlegg i sjø
- b) energianlegg i sjø
- c) rørledninger for olje og gass
- d) broer
- e) luftspenn
- f) innretninger, installasjoner og anlegg for petroleumsvirksomhet, herunder slep og oppankring av slike
- g) tiltak som krysser en kommunegrense, med mindre kommunene har inngått samarbeid som omfatter myndighetsutøvelse etter loven
- h) tiltak som kan skape vesentlige hindringer eller ulempe for den alminnelige ferdsel, herunder sprengning, større slep, omlasting fra skip til skip, seismiske undersøkelser og utprøving av utstyr
- i) tiltak som kan påvirke forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet.

Myndigheten etter denne loven og kommunen som plan- og bygningsmyndighet skal foreta en effektiv og samordnet behandling av søknader om tillatelse. Tillatelse til tiltak etter denne paragrafen kan ikke gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven uten etter dispensasjon fra plan- og bygningsmyndigheten.

Dersom tiltaket krever tillatelse, skal myndigheten etter loven gi søkeren skriftlig melding innen fire uker etter at søknaden er mottatt. I meldingen skal det opplyses om forventet saksbehandlingstid.

Departementet kan gi forskrift om hvilke tiltak som omfattes av paragrafen. Slik forskrift kan inneholde bestemmelser om at visse typer tiltak er unntatt fra krav om tillatelse dersom tiltaket er meldt til myndigheten etter loven innen en fastsatt frist før tiltaket settes i verk. Departementet kan gi forskrift om krav til søknader.

§ 15 Pålegg om undersøkelse før vedtak kan treffes

Myndigheten etter § 14 andre ledd kan pålegge tiltakshaveren å sørge for og bekoste undersøkelser som er nødvendige for å klarlegge konsekvensene av at tiltaket gjennomføres. Pålegget må stå i et rimelig forhold til den betydningen det har for myndigheten å få klarlagt mulige konsekvenser av tiltaket.

§ 16 Vilkår for og bortfall av tillatelse

Tillatelse etter § 14 kan gis med vilkår om blant annet

- a) undersøkelser
- b) utførelse, utstyr og dimensjonering
- c) tidsbegrensning
- d) bruk
- e) vedlikehold
- f) miljøovervåkning
- g) fjerning og opprydning.

Det kan settes som vilkår at den som får en tillatelse, skal dekke utgiftene til å oppfylle vilkår nevnt i første ledd.

Dersom tiltaket kan volde vesentlig ulempe for annen bruk av farvannet, kan det settes som vilkår at tiltakshaveren skal legge til rette for slik bruk et annet sted eller yte tilskudd til dette formålet. Det kan også settes som vilkår at tiltakshaveren uten hensyn til skyld skal erstatte skade på og tap av redskap og utstyr som benyttes i annen næringsvirksomhet i farvannet. Erstatningsansvaret kan lempes eller falle bort dersom tiltakshaveren sannsynliggjør at skaden skyldes grov uaktsomhet fra den skadelidte.

Tillatelse etter § 14 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. Fristen kan forlenges én gang med opptil tre år.

§ 17 Forbud mot å volde fare eller ulempe

Fartøy eller andre gjenstander skal ikke brukes eller etterlates slik at det kan være til fare eller ulempe for bruken av farvannet eller havnen, med mindre noe annet følger av bestemmelse eller tillatelse gitt i eller i medhold av denne loven.

Blir forbudet i første ledd overtrådt, skal den ansvarlige fjerne gjenstanden eller gjøre det som ellers må til for å fjerne faren eller ulempen. Tiltaket skal stå i et rimelig forhold til faren eller ulempen.

Tiltak som nevnt i andre ledd kan pålegges av kommunen i kommunens sjøområde og av departementet i farvannet for øvrig. Som ansvarlig regnes den som har brukt eller etterlatt gjenstanden i strid med første ledd, den som var reder eller eier av gjenstanden da den ble brukt eller etterlatt i strid med første ledd, og den som er reder eller eier når det blir gitt pålegg etter tredje ledd.

§ 18 Gjennomføring av tiltak på vegne av den ansvarlige og refusjon av utgifter

Dersom den ansvarlige ikke etterkommer et pålegg etter § 17, kan myndigheten etter § 17 tredje ledd iverksette tiltakene. Tiltakene kan iverksettes uten pålegg hvis det må til for å trygge ferdelsen.

Ved iverksetting av tiltak etter første ledd kan den ansvarliges eiendom brukes. Om nødvendig kan myndigheten be politiet om bistand.

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

Myndigheten etter § 17 tredje ledd kan kreve at den ansvarlige dekker det offentlige utgifter, skade og tap ved tiltak etter første ledd. Den ansvarlige kan også pålegges å dekke utgifter, skade og tap tredjeperson har hatt ved tilsvarende tiltak.

Krav etter fjerde ledd har panterett i skip og last. Sjølovens bestemmelser om sjøpant gjelder tilsvarende.

§ 19 Bruk av en tredjepersons eiendom ved gjennomføring av tiltak

Ved gjennomføring av tiltak etter § 18 kan myndigheten gjøre bruk av en tredjepersons eiendom når det må til for å trygge ferdelsen, og formålet med tiltakene klart veier tyngre enn ulempene for tredjepersonen.

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

§ 20 Tiltak overfor fartøy i fare

Departementet kan pålegge eieren, rederen eller føreren av et fartøy som er i fare eller som truer sikkerheten i farvannet, å iverksette nødvendige tiltak. Tiltak kan pålegges når departementet finner det påkrevd for å berge liv, hindre skade på person, miljø eller eiendom eller trygge ferdelsen. Pålegget kan blant annet gå ut på at fartøyet skal endre kurs, endre fart, ankre opp, nødlosse, ta slep om bord eller skaffe nødvendig assistanse fra bergingsselskap.

Ved slep av fartøy kan departementet gi pålegg som nevnt i første ledd til de assisterende fartøyene.

Dersom et pålegg etter første og andre ledd ikke etterkommes, eller utferdigelse av et slikt pålegg kan med-

føre at nødvendige tiltak forsinkes, kan departementet iverksette tiltakene. Om nødvendig kan departementet be politiet om bistand.

Plikten til å utføre tiltak etter første og andre ledd og retten til å iverksette tiltak etter tredje ledd gjelder også når tiltaket kan skade fartøyet eller gjenstander om bord eller volde annet tap for eieren, rederen eller lasteieren. Skipsføreren og mannskapet kan pålegges å medvirke til gjennomføring av tiltak etter denne paragrafen.

Departementet kan kreve at fartøyets eier eller reder dekker utgifter, skade og tap ved tiltak etter tredje ledd. Bestemmelsen i § 18 femte ledd gjelder tilsvarende.

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

§ 21 Losplikt

Lospliktlige fartøy skal bruke los med sertifikat eller navigatør med farledsbevis for farvannet eller ha tillatelse til autonom kystseilas i farvannet. Hvis los med sertifikat for farvannet ikke kan tilvises, kan det tilvises en annen los som er kjent i farvannet.

Skipsfører og reder er ansvarlige for å oppfylle losplikten etter første ledd.

Dersom en skipsfører eller reder finner at det er nødvendig med veiledning fra andre enn fartøyets faste navigatører, skal det benyttes los. Dette gjelder ikke for fartøy under militær kommando.

Departementet kan gi forskrift om

- a) hvor losplikten gjelder
- b) hvilke fartøy som er lospliktlige
- c) hvilke fartøy som skal bruke los, hvilke som kan bruke navigatør med farledsbevis, og hvilke som kan seile med tillatelse til autonom kystseilas
- d) bestilling av los.

Ved fastsettelse av losplikt skal det legges vekt på farvannets beskaffenhet og på om fartøyet på grunn av sin størrelse, last eller antall passasjerer kan utgjøre en risiko for tap av menneskeliv, skade på miljøet eller tap av verdier.

Departementet kan fastsette forskrifter om losplikt av hensyn til rikets sikkerhet.

§ 22 Skipsførerens plikter ved losing

Skipsføreren, eller den som fører kommandoen i skipsførerens sted, skal legge til rette for losingen.

Skipsføreren, eller den som fører kommandoen i skipsførerens sted, kan overlate kontrollen med fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering til losen. Losen skal i slike tilfeller ikke erstatte noen av fartøyets navigatører.

Reglene i denne loven innebærer ikke unntak fra regler som gjelder skipsførerens ansvar eller ansvaret til den som fører kommandoen i skipsførerens sted.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om tilrettelegging for losingen.

§ 23 Losens plikter ved losing og krav til losen

Losen skal veilede skipsføreren, eller den som fører kommandoen i skipsførerens sted, slik at navigeringen og manøvreringen av fartøyet skjer på en sikker måte.

Under losingen skal losen være på kommandobroen eller der losingen ellers best kan utføres.

Losen skal av sikkerhetshensyn ha minst tolv timers tjenestefrihet fra losing hvert døgn. Dette gjelder ikke for fartøy under militær kommando ved beredskap og i krig.

Ved anvendelse av skadeserstatningsloven § 2-1 regnes losen for å være i fartøyets tjeneste under losingen. Reglene i denne loven innebærer ellers ikke unntak fra gjeldende erstatningsregler. Losen plikter å erstatte skade som losen volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten etter gjeldende erstatningsregler, jf. skadeserstatningsloven § 2-3.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om losens plikter ved losing.

Departementet kan gi forskrift om krav til losen. Forskriften kan blant annet inneholde bestemmelser om

- a) helsekrav til og legeundersøkelse av losere
- b) krav til utdanning og eksaminering av losere
- c) vilkår for å få, utvide og opprettholde lossertifikat, herunder krav til farvannskunnskap
- d) krav til lossertifikaters form, utstedelse og innhold.

§ 24 Farledsbevis

Farledsbevis kan utstedes til skipsføreren og til andre av fartøyets navigatører. Farledsbeviset gir rett til å seile i angitte lospliktige farleder eller områder med angitte fartøy uten los.

Det kan utstedes et midlertidig kadettfarledsbevis til navigatører som er under kontraktfestet opplæring i kystseilas om bord.

Skal andre av fartøyets navigatører kunne benytte sitt farledsbevis, må skipsføreren ha farledsbevis for det aktuelle området.

Ved utstedelse av farledsbevis skal det legges vekt på søkerens kompetanse og farvannskunnskap og risikoen knyttet til fartøyet og farvannet.

Departementet kan gi forskrift om utstedelse og bruk av farledsbevis, herunder om etablering av ordninger med reders egenkontroll av søkerens kompetanse og farvannskunnskap.

§ 25 Autonom kystseilas

Rederen kan etter søknad få tillatelse fra departementet til autonom kystseilas. Tillatelse til autonom kystseilas gir rett til å seile i angitte lospliktige farleder eller områder med angitte fartøy uten los.

I tillatelsen kan det settes vilkår om blant annet

- a) undersøkelser og trinnvis uttesting
- b) krav til fartøyets navigasjons- og manøvreringssystem
- c) begrensninger for seilas
- d) krav til farvannskompetanse for personell tilknyttet uttesting og drift av autonom kystseilas og krav om at los skal konsulteres.

Søknaden kan ikke innvilges hvis fartøyet ikke vil kunne navigere eller manøvrere sikkert i området, eller det vil kunne oppstå fare for tap av menneskeliv, skade på miljø eller tap av verdier.

Rederen skal iverksette alle tiltak som er nødvendige for å forebygge og hindre at seilasen forårsaker tap av menneskeliv, skade på miljø eller tap av verdier.

Departementet kan gi forskrift om tillatelse til autonom kystseilas. Forskriften kan inneholde bestemmelser om krav til søknaden, om funksjoner som skal være ivarettatt for at fartøyet skal kunne navigere og manøvrere sikkert, og om begrensninger for autonom kystseilas.

§ 26 Organisering av lostjenesten

Lostjenesten skal være organisert i en forvaltningsmessig del og en operativ del som skal være uavhengige av hverandre.

Departementet bestemmer hvem som er forvaltningsmessig del og operativ del.

Det statlige tilsynet utøves i henhold til § 37.

Departementet kan gi forskrift for lostjenesten ved beredskap og i krig.

Kapittel 3. Havner

§ 27 Mottaksplikt

Eiere og operatører av havner og havneterminaler har plikt til å motta fartøy. Plikten gjelder så langt kapasiteten i havnen tilsier det, og så lenge fartøyet ikke er til urimelig fortrengsel for eierens egen bruk av havnen eller andre som er sikret rett til å bruke havnen. Plikten gjelder ikke dersom mottak av fartøyet kan innebære en risiko for miljøet eller for sikkerheten.

Plikten til å motta fartøy etter første ledd gjelder ikke for private havner som ikke tilbyr anløp og tjenester til andre enn eierne av havnen.

Departementet kan fatte enkeltvedtak og gi forskrift med nærmere regler om mottak av fartøy i havn etter første ledd.

§ 28 Krav til forvaltning og drift av havn

Departementet kan fatte enkeltvedtak og gi forskrift om forvaltning av havneinfrastruktur og havnetjenester. Departementet kan i forskrift gi bestemmelser om klagerett og klagebehandling.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift stille krav til drift av havn for å ivareta miljø og sikkerhet.

§ 29 Vederlag for havnetjenester og bruk av havneinfrastruktur

Den som tilbyr havnetjenester og bruk av havneinfrastruktur, skal publisere en oversikt over priser og andre forretningsvilkår.

Departementet kan gi forskrift om fastsettelse av vederlag for havnetjenester og bruk av havneinfrastruktur. I forskriften kan det gis bestemmelser om klagerett og klagebehandling.

§ 30 Sikring av havner og havneanlegg

Eiere og operatører av havner og havneanlegg skal gjøre de tiltak som er nødvendige for å forebygge terrorhandlinger og andre ulovlige handlinger rettet mot havnen, havneanlegg eller fartøy i havnen.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om sikring av havner og havneanlegg, herunder

- hvilke havner og havneanlegg som skal omfattes av første ledd
- hvilke tiltak som skal regnes som nødvendige for sikring av havner og havneanlegg
- krav om uttømmende og utvidet politiattest for personer som utfører oppgaver av betydning for sikring av havn og havneanlegg.

§ 31 Beredskap i havner og havneanlegg

Eiere og operatører av havner og havneanlegg skal bistå Forsvaret ved kriser og i krig.

Eiere og operatører av havner og havneanlegg som er av særlig forsvarsmessig betydning, skal gjøre forbedrende tiltak, utarbeide beredskapsplaner for kriser og krig og øve på å gjennomføre planene. Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om slike forbedrende tiltak, beredskapsplaner og øvelser.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift bestemme hvilke havner og havneanlegg som er av særlig forsvarsmessig betydning.

§ 32 Forvaltning av kapital i kommunalt eide havner

Med kommunalt eid havn menes havn som en kommune, eller flere kommuner sammen, gjennom eierskap eller på annen måte har bestemmende innflytelse over. Med havnevirksomhet menes drift av havn som er åpen for alminnelig trafikk, og salg av tjenester knyttet til driften.

Kommunen skal holde inntekter og kapital i havnevirksomheten regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige virksomhet. For havnevirksomhet som ikke er omfattet av regnskapsloven § 1-2 eller av særlige regnskapsregler fastsatt i eller i medhold av kommuneloven eller annen lovgivning, skal det utarbeides årsregnskap og årsberetning etter reglene i regnskapsloven.

Det kan deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom det er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av havn, samt midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering. Som utdeling regnes enhver overføring av verdier som direkte eller indirekte kommer eieren til gode.

Uttak av overskudd eller annen utdeling av midler fra kommunal havnevirksomhet organisert som aksjeselskap, interkommunalt selskap eller kommunalt foretak kan bare besluttes av virksomhetens eierorgan etter forslag fra styret.

Bestemmelsene i andre til fjerde ledd gjelder ikke ved nedleggelse av hele kommunens havnevirksomhet.

Omorganisering eller overdragelse av havn slik at den ikke lenger er å anse som kommunalt eid havn etter loven her, skal meldes til departementet. Dersom det er nødvendig for å ivareta lovens formål, kan departementet bestemme at tredje og fjerde ledd likevel skal gjelde for havnen.

Kapittel 4. Gebyr og avgifter

§ 33 Saksbehandlingsgebyr

Departementet eller kommunestyret selv kan gi forskrift om gebyr for henholdsvis statens og kommunens behandling av søknad om tillatelse etter bestemmelser i eller i medhold av denne loven. Gebyret skal ikke overskride selvkost. Det kan ikke ilegges gebyr for behandling av klage over vedtak.

§ 34 Sikkerhetsavgift

Departementet kan i forskrift bestemme at det for fartøy eller grupper av fartøy skal betales avgift til staten for bruk av farvann som er overvåket av en sjøtrafikk-sentral. Det kan gis bestemmelser om rabattordninger for slike avgifter.

§ 35 Losavgifter

Lospliktige fartøy skal betale losavgifter.

Departementet kan gi forskrift om

- losberedskapsavgift og losingsavgift for fartøy som bruker los
- losberedskapsavgift for fartøy som bruker navigatør med farledsbevis eller har tillatelse til autonom kystseilas
- avgift for behandling av søknad om og utstedelse av farledsbevis og tillatelse til autonom kystseilas

- d) rabattordninger for avgiften
- e) avgiftens utforming.

§ 36 Farvannsavgift

Kommunen kan i forskrift bestemme at det skal betales farvannsavgift for fartøy som anløper havn og innretninger for drift av akvakulturanlegg i kommunens sjøområde. I forskriften kan det fastsette rabattordninger.

Farvannsavgiften kan bare dekke kommunens kostnader til

- a) nødvendig isbryting og fjerning av gjenstander som hindrer sjøtransporten eller er til fare for ferdselen i kommunens sjøområde, jf. § 6
- b) utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i denne loven med forskrifter
- c) farvannsskilt og navigasjonsinnretninger som kommunen eier.

Departementet kan gi forskrift om kommunens administrasjon av farvannsavgiften. Departementet kan i forskrift også oppstille andre rammer for det nærmere innholdet i forskrifter som gis i medhold av første ledd.

Departementet kan gi forskrift om at eiere eller operatører av havner eller havneterminaler som er organisert som eget rettssubjekt, skal kreve inn farvannsavgift på vegne av kommunen mot dekning av kostnadene ved innkrevingen.

Kapittel 5. Tilsyn og meldeplikt

§ 37 Tilsyn

Departementet fastsetter i forskrift hvem som er tilsynsmyndighet etter denne loven. Tilsynsmyndigheten kan føre tilsyn med at bestemmelsene i og i medhold av denne loven blir overholdt. Departementet kan i forskrift gi bestemmelser om organisering, gjennomføring og avgrensning av tilsynsoppgavene.

Departementet kan føre tilsyn med at kommunens plikter etter §§ 6 og 32 andre til fjerde ledd blir overholdt. Tilsynet skal utføres i samsvar med kommuneloven kapittel 30.

§ 38 Gjennomføring av tilsyn

Tilsynsmyndigheten skal ha uhindret tilgang til havner, fartøy, tiltak og innretninger og til sted der autonom kystseilas styres fra eller overvåkes, så langt det er nødvendig for å gjennomføre tilsynet.

Tilsynsmyndigheten kan pålegge enhver som driver aktivitet omfattet av denne loven, å legge frem opplysninger, dokumenter eller annet materiale av betydning for tilsynet, innenfor rammene av lovbestemt taushetsplikt. Når særlige grunner taler for det, kan også andre pålegges å legge frem slikt materiale.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift gi nærmere bestemmelser om gjennomføring av tilsynet og plikten til å medvirke til tilsynet. Departementet kan ved enkeltvedtak eller forskrift bestemme at egenrapportering kan tre i stedet for tilsyn.

§ 39 Opplysnings- og meldeplikt

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift gi pålegg om at redere, eiere og operatører av fartøy, kommunen, eiere og operatører av havner og havneanlegg og andre brukere av havner skal gi nødvendige opplysninger til myndighetene for transportplanlegging.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift gi pålegg om at redere, eiere og førere av fartøy, eiere og operatører av havner og havneanlegg og avsendere og mottakere av last skal gi melding til myndighetene eller til eiere eller operatører av havner eller havneanlegg om forhold av betydning for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann eller av betydning for oppgaver knyttet til Forsvarets suverenitetshevelse eller myndighetsutøvelse.

Kapittel 6. Inndrivelse av krav

§ 40 Sikring av krav

Fartøyets eier, reder og agent er solidarisk ansvarlig for betaling av avgifter etter denne loven.

Det kan kreves at fartøyets eier, reder eller agent sørger for at det stilles økonomisk sikkerhet for betaling av slike avgifter før tillatelsen gis eller tjenesten ytes. Krav om sikkerhetsstillelse kan omfatte forsinkelsesrenter.

Fartøy som det ikke er betalt forfalt avgift for etter §§ 34 og 35, kan nektes de tillatelser eller tjenester som avgiften gjelder, med mindre det stilles sikkerhet også for betaling av den forfalte avgiften og eventuelle påløpte forsinkelsesrenter.

§ 41 Inndrivelse av gebyr og avgift

Skyldig gebyr og avgift fastsatt i medhold av §§ 33, 34, 35 og 36 er tvangsgrunnlag for utlegg.

Krav etter §§ 34, 35 og 36 har panterrett i skip og last. Sjølovens bestemmelser om sjøpant gjelder tilsvarende.

Ved forsinket betaling av gebyr og avgift i medhold av §§ 33, 34, 35 og 36 svares forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven.

Departementet kan gi forskrift om utferdigelse, kontroll og innkreving av avgifter etter denne loven.

Kapittel 7. Forvaltningstiltak og sanksjoner

§ 42 Pålegg om retting og stansing

Myndigheten etter loven kan pålegge den ansvarlige å rette eller stanse forhold som er i strid med bestem-

melser gitt i eller i medhold av denne loven eller vedtak truffet i medhold av loven. I pålegget skal myndigheten etter loven sette en frist for oppfyllelse og opplyse om at vedtaket kan bli fulgt opp med forelegg som kan få virkning som rettskraftig dom, med tvangsmulkt eller med endring og tilbakekall av tillatelse.

Om nødvendig kan myndigheten etter loven kreve at politiet bistår med å gjennomføre pålegg etter første ledd.

§ 43 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 loven. Forelegget skal gi opplysning om bestemmelsene i andre og tredje ledd og skal om mulig forkynnes for den det er rettet mot.

Den som forelegget er rettet mot, kan reise søksmål mot det offentlige for å få forelegget prøvd. 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.

§ 44 Tvangsfullbyrdelse

Lar noen være å rette seg etter et pålegg i en rettskraftig dom eller i et forelegg med samme virkning, kan myndigheten etter loven sørge for at pålegget utføres for vedkommendes regning uten kjennelse etter tvangsfullbyrdesloven § 13-14. Kostnadene med å utføre pålegget dekkes av den som dommen eller forelegget er rettet mot.

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

§ 45 Tvangsmulkt

Ved overtredelse av bestemmelse gitt i eller i medhold av denne loven kan myndigheten etter loven fatte vedtak om tvangsmulkt.

Tvangsmulkten kan fastsettes når overtredelse av en bestemmelse er oppdaget. Tvangsmulkten begynner å løpe når fristen for retting eller stansing som nevnt i § 42 er ute. Tvangsmulkt kan fastsettes på forhånd dersom særlige grunner taler for det og løper fra overtredelsen tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forholdet varer, eller at den forfaller ved hver overtredelse.

Tvangsmulkt pålegges den som er ansvarlig for overtredelsen. Er overtredelsen skjedd som ledd i utførelse av arbeid eller oppdrag for et foretak, skal tvangsmulkten som hovedregel pålegges foretaket. 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. Myndigheten etter loven kan i særlige tilfeller frafalle påløpt mulkt.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, blant annet om størrelse, varighet, fastsettelse og frafall.

Forvaltningsloven kapittel X gjelder tilsvarende.

§ 46 Endring og tilbakekall av tillatelse

Myndigheten etter loven kan oppheve eller endre vilkårene i tillatelse som er gitt i eller i medhold av denne 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 har funnet sted grove eller gjentatte overtredelser av denne loven eller forskrift eller enkeltvedtak gitt i medhold av loven
- innehaveren av tillatelsen ikke etterkommer pålegg etter § 42, eller
- det følger av andre regler om adgang til omgjøring.

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 denne paragrafen skal det tas hensyn til det økonomiske tapet og de ulempene som en endring eller et tilbakekall kan påføre innehaveren av tillatelsen, og de fordelene og ulempene som endringen eller tilbakekallet kan medføre ellers.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om endring og tilbakekall av tillatelser etter denne loven.

§ 47 Tap av retten til farledsbevis

Innehaveren av farledsbevis eller kadettfarledsbevis kan tape retten til farledsbeviset dersom vedkommende

- overtreter bestemmelser i lov, forskrift eller enkeltvedtak som gjelder sikkerheten til sjøs
- bryter vilkår for å ha farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset, eller
- viser seg å være åpenbart uskikket til å ha farledsbeviset eller kadettfarledsbeviset.

Tilsynsmyndigheten kan fatte vedtak om rettighetstap for opptil to år. Rettighetstapet kan gjøres betinget eller innebære begrensninger i farledsbeviset. Rettighetstap ut over to år avgjøres ved dom.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om tap av retten til farledsbevis eller kadett-farledsbevis.

§ 48 Endring og tilbakekall av tillatelse til autonom kystseilas

Myndigheten etter loven kan oppheve eller endre vilkårene i tillatelse til autonom kystseilas eller sette nye vilkår, og om nødvendig kalle tillatelsen tilbake dersom

- a) det viser seg at sikkerheten eller fremkommeligheten blir vesentlig dårligere enn det som var ventet da tillatelsen ble gitt
- b) forutsetningene for tillatelsen ikke lenger er til stede, eller
- c) det har funnet sted brudd på vilkår for tillatelsen eller overtredelse av bestemmelser i lov, forskrift eller enkeltvedtak som gjelder sikkerheten til sjøs.

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 en endring eller et tilbakekall kan påføre innehaveren av tillatelsen, og de fordelene og ulempene som endringen eller tilbakekallet kan medføre ellers.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om endring og tilbakekall av tillatelse til autonom kystseilas.

§ 49 Adgang til å nekte et fartøy losing

Departementet kan fatte enkeltvedtak om ikke å tilvise los eller om å avbryte losing, dersom seilassen

- a) medfører et forsettlig brudd på nasjonalt regelverk som skal trygge ferdselen på sjøen, eller
- b) utgjør en åpenbar risiko for tap av menneskeliv, skade på miljøet eller tap av verdier.

Departementet skal umiddelbart underrette fartøyet om hvorfor det nektes losing etter første ledd.

Departementet kan gi forskrift om i hvilke tilfeller det kan fattes vedtak etter første ledd, og hvordan slike saker skal behandles.

§ 50 Overtredelsesgebyr

Departementet kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer

- a) enkeltvedtak eller forskrift gitt i medhold av § 7, § 8 første ledd, § 9 første ledd, § 28 andre ledd, § 38 tredje ledd og § 39 andre ledd
- b) pålegg gitt i medhold av § 17 tredje ledd og § 20 første og andre ledd og § 38 andre ledd
- c) § 10 første og tredje ledd, § 11, § 13 første ledd første punktum, § 14 første ledd første punktum, § 17 første

ste og andre ledd, §§ 21, 22, 23, 24 og 30 og § 38 første ledd.

I forskrifter som fastsettes i medhold av denne loven, kan departementet bestemme at den som forsettlig eller uaktsomt overtrer forskriften, kan ilegges overtredelsesgebyr.

Selv om ingen enkeltperson har utvist skyld, kan et foretak ilegges overtredelsesgebyr hvis det har overtrådt handlingsnormene i første eller andre ledd.

Overtredelsesgebyr utmåles i det enkelte tilfellet innenfor en øvre ramme som fastsettes av departementet i forskrift. For øvrig gjelder forvaltningsloven §§ 44 og 46.

§ 51 Straff

Den som bryter handlingsnormene i § 50 første ledd slik at det inntreffer eller oppstår fare for betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier, kan straffes med bot eller med fengsel opptil to år. Det samme gjelder ved overtredelse av bestemmelser gitt i medhold av denne loven når det i forskrift er fastsatt at overtredelse av den aktuelle bestemmelse er straffbar.

Den som grovt uaktsomt overtrer gjerningsbeskrivelsen i første ledd, kan straffes med bot eller med fengsel i opptil ett år.

Kapittel 8. Ikraftsetting og overgangsregler

§ 52 Ikraftsetting

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette bestemmelsene i kraft til forskjellig tid. Bestemmelser som er satt i kraft i henhold til første punktum, gjelder foran bestemmelsene i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann.

Fra den tid loven trer i kraft, oppheves lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann og lov 15. august 2014 om nr. 61 losordningen. Kongen kan oppheve de enkelte bestemmelser til forskjellig tid.

§ 53 Overgangsbestemmelser

Enkeltvedtak og forskrifter gitt i medhold av lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann og lov 15. august 2014 nr. 61 om losordningen gjelder også etter at loven her har trådt i kraft.

Kommunale havner som ved opphevelsen av lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann ikke har havnekapital etter lovens § 47, er ikke omfattet av § 32 i loven her før Kongen bestemmer og tidligst fem år etter ikrafttreddelsen.

Kongen kan gi overgangsbestemmelser.

§ 54 Endringer i andre lover

Fra den tid som loven settes i kraft, gjøres følgende endringer i andre lover:

1. I lov 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten skal § 12 første ledd lyde:

Kystvakten kan føre kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av følgende lover blir overholdt

- a) lov 14. juni 1884 nr. 3 om beskyttelse av undersjøiske kabler og rørledninger utenfor sjøterritoriet
- b) lov 21. juni 1963 nr. 12 om vitenskapelig utforskning og undersøkelse etter og utnyttelse av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumsforekomster
- c) sjøloven kapittel 6 A. Politiets kompetanse etter sjøloven § 145 og regler gitt i medhold av den, gjelder tilsvarende for Kystvakten
- d) lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet
- e) småbåtloven kapittel 3
- f) skipssikkerhetsloven, med unntak av kapittel 5
- g) utlendingsloven
- h) *grenseloven*, og
- i) havne- og farvannsloven.

2. I lov 17. juni 2005 nr. 79 om akvakultur skal § 6 første ledd bokstav d tredje strekpunkt lyde:

havne- og farvannsloven, og

3. I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 7 andre ledd bokstav b oppheves.

Nåværende bokstav c blir bokstav b.

4. I lov 20. april 2018 nr. 8 om grensetilsyn og grensekontroll av personer skal § 28 andre ledd nr. 2 lyde:

2. I lov 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten skal § 3 andre ledd andre punktum lyde:

Kontroll kan likevel ikke skje på land, med mindre dette fremstår som åpenbart nødvendig, eller kontrollen gjelder overholdelse av grenseloven for personer som har gått eller skal gå ombord i eller i land fra fartøy.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2019

Helge Orten

leder

Dagfinn Henrik Olsen

ordfører

