

Sjøveien videre

Forslag til ny havne- og farvannslov

NOU 2018:4



– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Statsråden mottok lovforslaget 1. mars



– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Sjøveien er miljøveien



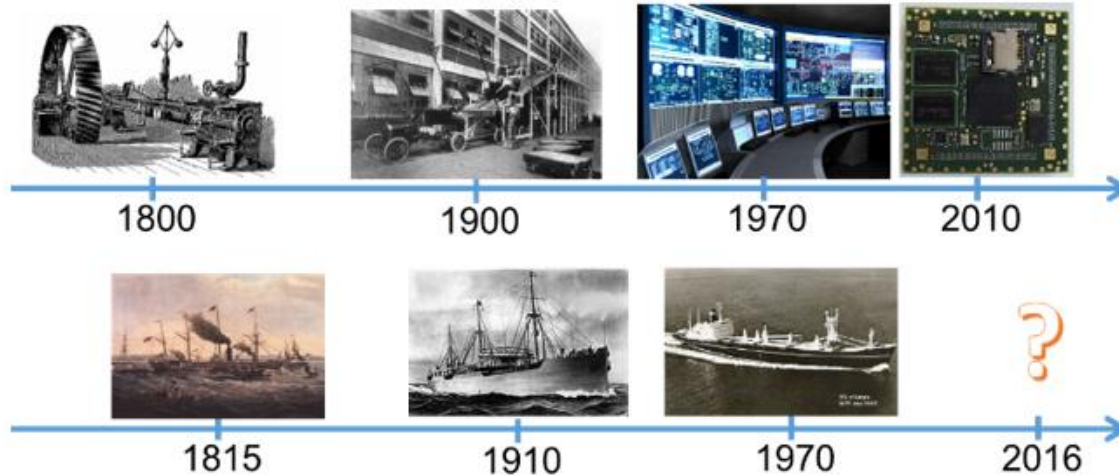
Kilde: Norske havner

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Trender i sjøtransporten



Større skip, større fart i
et komplekst trafikkbilde
Mer avanserte skip
Autonome operasjoner

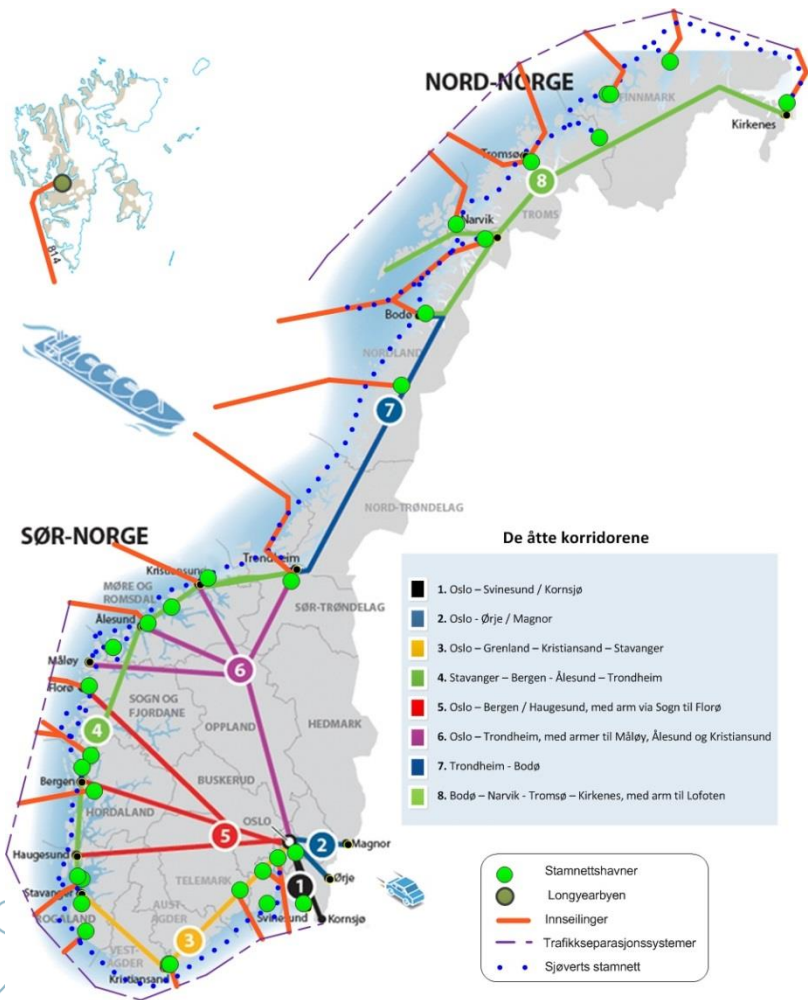


– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Effektiv multimodal transport



– Vi tar ansvar for sjøvegen

Deling og gjenbruk av digital informasjon



Figur 1. OPENBRIDGE skal muliggjøre kostnadseffektive brukervennlige multi-leverandør brosystemer.

Økte trusler mot sikkerhet og kriminalitet



Lovens formål

- Lovens formål skal være å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann.
- Å fremme sjøtransport er et gjennomgående mål, både for lovens havneregulering og for farvannsreguleringen. Loven skal med dette være et virkemiddel for å oppnå samfunnsmessig viktige målsetninger innen transportsektoren.
- Lovens øvrige formål – effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvannet – henger tett sammen med formålet om legge til rette for sjøtransport, men er også selvstendige mål.



Forenkling av lovverket

- Hovedregelen etter havne- og farvannsloven (2009) er at forvaltningsansvar og myndighet i farvannet er lagt til staten. Kommunene er gitt forvaltningsansvar og myndighet for farvannet i eget sjøområde, inkludert i havner. Kommunenes ansvar og myndighet er imidlertid begrenset ved flere unntak, både saklig og geografisk.
- Et overordnet mål for utvalgets vurderinger har vært å forenkle regelverket og gjøre det mer tilgjengelig for brukerne av loven. Utvalgets flertall mener at ansvars- og myndighetsfordelingen etter havne- og farvannsloven (2009) er unødvendig komplisert. Fordelingen medfører også risiko for at både staten og kommunene må administrere likeartede tiltak for å oppnå samme effekt.



En ny modell for lovens ansvars- og myndighetsfordeling

- På denne bakgrunn foreslår utvalgets flertall en ny modell for lovens ansvars- og myndighetsfordeling. Forslaget innebærer at kommunen gjennomgående vil ha ansvar og myndighet i havn, mens staten vil ha ansvar og myndighet i sjøområdene utenfor havn.
- Med havn menes i denne sammenheng sjøområder for manøvrering av fartøy til og fra kaifront, for eksempel områder innenfor moloer, rundt faste og flytende kaier og i indre basseng.
- Hensynet til forenkling og hensynet til effektiv og sikker bruk av farvannet har vært førende for utvalgets forslag. Utvalgets flertall har også vektlagt hensynet til det kommunale selvstyret, ved at forslaget gir kommunen reell innflytelse på de områder kommunen har interesser.



Fremkommelighet i farvannet (staten)

- Utvalgets flertall mener at sikkerheten for sjøfarende og andre brukere av farvannet må være førende for hvor forvaltningsansvaret for farvannet bør ligge, og at det er én myndighet som har hovedansvaret, slik at sikkerheten kan ivaretas på en helhetlig og tydelig måte.
- Utvalgets flertall anbefaler derfor at ansvaret for fremkommelighet legges til staten. Dette innebærer en overføring av kostnader fra kommunen til staten, men vil ifølge flertallet få relativt små konsekvenser for staten, fordi staten allerede i dag i realiteten tar et betydelig ansvar i kommunens sjøområder.



Kystverkets foreslåtte rolle

- Utvalgets flertall foreslår at ansvaret for fremkommelighet i farvannet utenfor havn legges til staten. Statens oppgaver blir i dag utført av Kystverket som er nasjonal etat for forvaltning av maritim infrastruktur og tjenester som skal ivareta sikker ferdsel til sjøs, og har dermed både ressurser og kompetanse til å sikre god fremkommelighet i farvannet utenfor havn.



Tilrettelegging for fremkommelighet i havn

- Når det gjelder tilrettelegging for fremkommelighet i havn er dette etter flertallets syn en oppgave som bør ivaretas av havnen. Sjøtrafikken i dette området går regulært til og fra havnen, og god fremkommelighet er av betydning for havnens næringsvirksomhet og dermed i havnens egen interesse. Det foreslås på denne bakgrunn ikke noen særskilt lovbestemt plikt for tilrettelegging for fremkommelighet i havn.

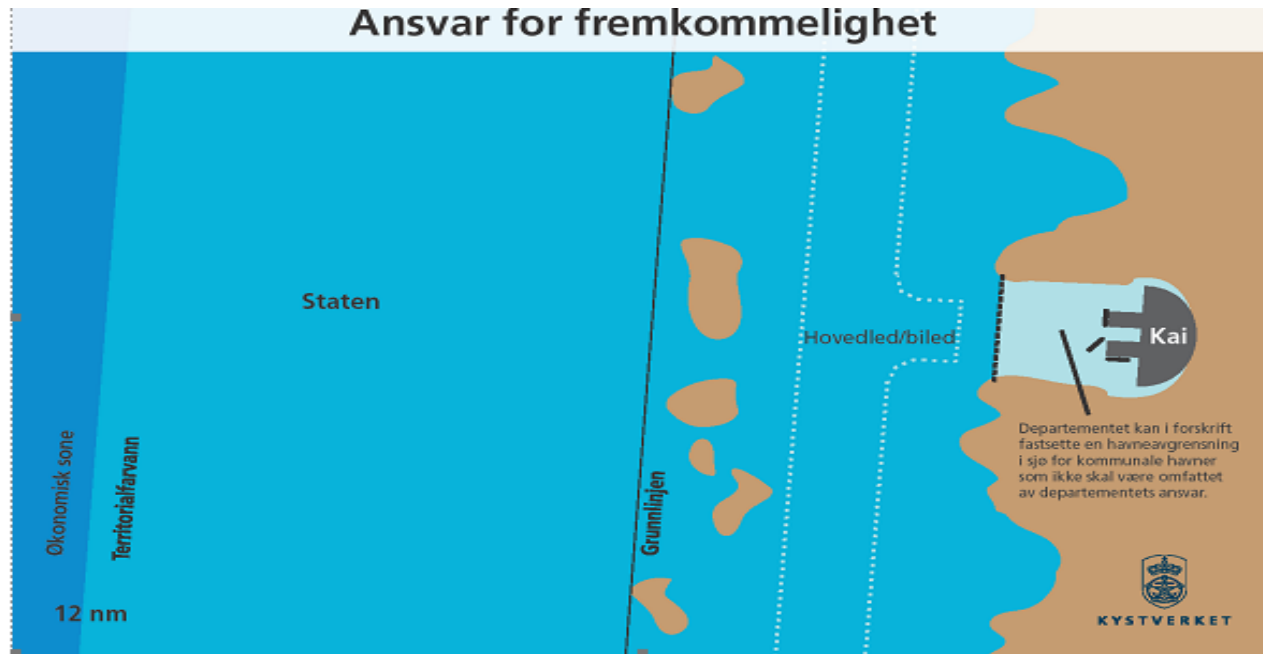


Fremkommelighet i farvannet (kommuner)

- For kommunene vil med dette alle kostnader til farvannsforvaltning bortfalle. Etter flertallets vurdering er en konsekvens av dette at det ikke lenger vil være grunnlag for at kommunen skal kunne kreve inn anløpsavgift fra sjøtransporten. Kostnadene til å sikre fremkommelighet i havn er det naturlig at havnen tar som del av sin kommersielle virksomhet, og beregner inn i de ordinære vederlag som kreves.
- Et mindretall mener at ansvars- og myndighetsfordelingen, samt kommunens hjemmel til å kreve anløpsavgift etter gjeldende lov, bør opprettholdes.



Farvann/havneavgrensning



Figur 20.1 Forslag til ny ansvarsdeling der staten har ansvar for fremkommelighet.

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Tiltak i sjø

- Når det gjelder tiltak i sjø som krever tillatelse fordi de kan påvirke sikkerheten eller den allmenne ferdselen i farvannet, foreslår utvalgets flertall at alle søknader skal gå til staten, og at staten tillegges beslutningsmyndighet for alle tiltak som kan påvirke sikkerheten og den allmenne ferdselen utenfor havn.
- For søknader om tiltak som bare kan påvirke sikkerheten eller den allmenne ferdselen i farvannet innenfor havn skal derimot kommunen ha beslutningsmyndighet. Dersom tiltaket kan påvirke forholdene både i og utenfor havn tilligger beslutningsmyndigheten staten, men kommunen har uttalerett.
- Dette gir for det første enkle og tydelige grenser mellom statens og kommunenes ansvars- og myndighetsområder, og sikrer for det andre en enhetlig praksis.



Havneorganisering og mottaksplikt

- Når det gjelder krav til organiseringen av kommunale og private havner foreslås det ikke særlige krav til havneeeiers valg av organisasjonsform for sin havnevirksomhet. For kommunen vurderes det at det bør stilles krav om organisatorisk skille mellom kommunens myndighetsutøvelse med hjemmel i loven.
- Utvalgets flertall mener at det ikke bør videreføres en særlig bestemmelse i ny havne- og farvannslov om havners plikt til å motta fartøy, da havner som følge av konkurranseretten og myndighetsmissbrukslæren har plikt til å likebehandle fartøy som ønsker å anløpe havnen. Et mindretall mener at dagens bestemmelse om fartøyers adgang til å benytte havn bør videreføres i ny lov.



§ 26. Sikring av havner og havneanlegg

- Bestemmelsen er i stor grad en videreføring av gjeldende lov § 43:
- «Eiere og operatører av havner og havneanlegg skal gjøre de tiltak som trengs for å forebygge terrorhandlinger og andre ulovlige handlinger rettet mot havnen, havneanlegg eller fartøy i havnen.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om

- a) hvilke havner og havneanlegg som skal omfattes av første ledd
- b) hvilke tiltak som er nødvendige for sikring av havner
- c) krav til vandel for personer som utfører oppgaver av betydning for sikringen av havn og havneanlegg.

Departementet kan kreve ordinær, uttømmende og utvidet politiattest av personer som nevnt i andre ledd bokstav c.»



Krav om politiattest

- Utvalget mener at det er spesielt aktuelt å kunne stille krav til vandel og kreve politiattest av personer som har en sentral funksjon i sikringen av havneanlegget/havnen. Dette er personer som har inngående kjennskap til informasjon som omhandler sårbarheten til havneanlegget/havnen, samt til de ulike sikringstiltak. I tillegg vil disse være Kystverkets kontaktpunkt mot havner og havneanlegg i saker som gjelder sikringen, herunder ved endring av det maritime sikringsnivå.
- Det samme vil gjelde for personer som utfører sårbarhetsvurderingene, og som derfor vil ha inngående kjennskap til havneanlegget/havnens sårbarheter. Dette vil være personer ansatt i godkjente sikringsvirksomheter
- Utvalget mener på denne bakgrunn at det bør tas inn en lovhjemmel slik at det kan stilles krav til vandel og kunne kreves politiattest for de som får tilgang til sikringsrelatert informasjon.



Nærmere om kravet

- *I andre ledd* i lovforslaget (*bokstav c*) åpnes for at det kan gis forskrift som setter krav til vandel for personer som utfører oppgaver av betydning for sikringen i den enkelte havn eller havneanlegg. Med dette mener man spesielt sikringsleder og ansatt i godkjent sikringsorganisasjon, men også annet havnepersonell som utfører sikringsrelaterte oppgaver. Dette kan være vaktpersonell som blant annet utfører visitasjon og gjennom søkning av gods og bagasje. Hvilke vandelskrav som skal gjelde, vil måtte fastsettes i forskriften.
- Videre følger det av *tredje ledd* at departementet kan kreve politiattest av personer som nevnt i forskrifter etter andre ledd bokstav c).



Saksbehandlingsgebyr

- Departementet eller kommunestyret selv kan gi forskrift om gebyr for henholdsvis statens og kommunens behandling av søknad om tillatelse eller godkjenning 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.

