



Samferdselsdepartementet

Ny havne- og farvannslav

Seniorrådgiver Anne Katrine Flornes

Bergen, 29. oktober 2019



Tema for presentasjonen

- Prosess frem mot ny lov
- Generelt om ny lov
- Mottakspliktbestemmelsen
- Kommunens adgang til å avvise fartøy
- Øvrige viktige endringer i ny lov
- Videre oppfølging av ny lov

Prosess frem mot ny lov

- NOU 2018:4 – 1. mars 2018.
- Prop. 86 L (2018-2019)
 - vedtatt 4. juni 2019.
- Loven trer i kraft - 1.1. 2020.

NOU Norges offentlige utredninger 2018:4

Sjøveien videre

Forslag til ny havne- og farvannslov



Prop. 86 L

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om havner og farvann
(havne- og farvannsloven)

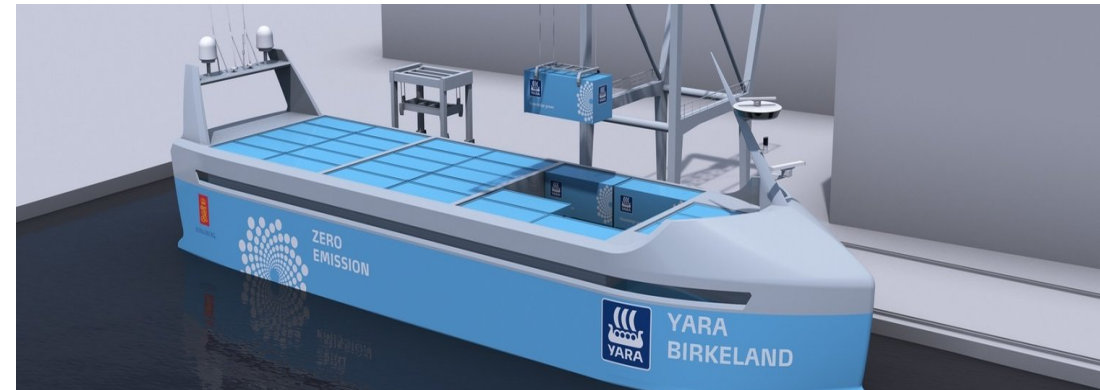


Samferdselsdepartementet

Generelt om ny lov



- Omstrukturering og forenkling av gjeldende lov
- Losloven innarbeidet
- Departementet vektlagt at loven skal:
 - Bidra til å nå transport- og næringspolitiske mål.
 - Ivareta transportsektorens ansvar for klima og miljø.
 - Ta høyde for teknologisk utvikling



Mottakspliktbestemmelsen

- Havne- og farvannslovutvalget:
 - Flertallet: Ikke videreføre mottaksplikten
 - bør reguleres av generelt regelverk
 - Mindretallet: videreføre mottaksplikten
 - sikrer sjøtransporten større forutberegnelighet
- Høring av NOU 2018:4:
 - 27 innspill om mottaksplikt - 13 for - 14 mot



Mottakspliktbestemmelsen § 27

- Ny lov viderefører mottakspliktbestemmelsen
 - Har selvstendig betydning
 - Bidrar til større forutsigbarhet for sjøtransporten

Mottakspliktbestemmelsen i § 27 - hovedregel

- Utgangspunktet: anløp til havn reguleres i kraft av eiendomsretten.
- Mottaksplikten begrenser retten.
- Hovedregel: Plikt til å motta fartøy
- Plikten gjelder ikke uten unntak.

Unntak – plikten begrenses av havnens kapasitet

- Plikten gjelder "så langt kapasiteten i havnen tilsier det".
- Ordlyden endret fra gjeldende lov - plikten gjelder "i det omfang plassforholdene tillater det".
- Havner kan innrette sin virksomhet mot å betjene ulike segmenter av sjøtransporten.

Unntak – plikten begrenses av havnens kapasitet

- Mottaksplikten skal sikre tilgang til havneinfrastruktur som havneeeier faktisk har gjort tilgjengelig for alminnelig trafikk.
- Kommunen må overholde krav til saklig og ikke-diskriminerende adferd.

Unntak- Plikten begrenses av hensyn til sikkerhet

- Mottaksplikten gjelder ikke "dersom mottak av fartøyet kan innebære en risiko for sikkerheten".
- Havnene kan nekte anløp av skip "som kan medføre fare for skade på havnens infrastruktur eller personer som oppholder seg i havnen".
- Begrepet "sikkerhet" dekker ikke økonomisk sikkerhet.

Unntak - Plikten begrenses av hensyn til miljø

- Mottaksplikten gjelder ikke dersom mottak av fartøy "kan innebære en risiko for miljøet".
- Havner ønsker å tilrettelegge for "grønne havner".
- Spørsmålet er om begrepet "miljø" relaterer seg til miljøhensyn generelt eller av hensyn til miljø i havnen.

Unntak – plikten begrenses av hensyn til miljø

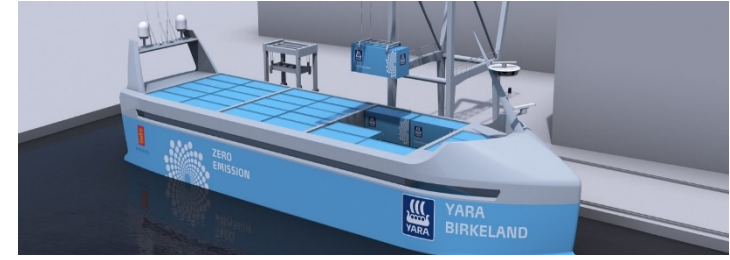
- I ny lov er "miljø" eksplisitt inntatt i formålsbestemmelsen - begrepet skal tolkes vidt.
- Forarbeidene: aktuell og sannsynlig miljøtrussel mot havneanleggene eller havnevirkksomheten.
- Havnene kan stimulere til bruk av landstrøm ved miljødifferensiering av vederlag og avgifter



Begrensing av fartøyers opphold i havn § 5

- Kommunestyre selv kan gi forskrift om "midlertid begrensning av fartøyers opphold i havn".
- Kommunen kan vurdere ulike kilder til lokal luftforurensing i sammenheng.
- Må være nødvendig for å "unngå eller begrense lokal luftforurensing".

Øvrige viktige endringer i ny lov



- Ny bestemmelse - autonom kystseilas.
- Åpning for utbytte fra havnekapitalen.
- Staten tar ansvar for utbedringer/nav.innretninger i hele farvannet.
- Kommunene fortsatt oppgaver i eget sjøområde.
- Anløpsavgiften videreføres - nå som farvannsavgift.

Videre oppfølging av ny lov

- Forskrifter oppdateres - 1.1.2020
- Iverksettelsesrundskriv - 1.1.2020
- Veileder - i løpet av 2020
- Helhetlig gjennomgang av forskriftsverket