

**Møte tirsdag den 3. februar 2009 kl. 11.57**

President: Olav Gunnar Ballo

Dagsorden (nr. 18):

1. Innstilling fra Stortingets presidentskap om endring i lov 12. juni 1981 nr. 61 om pensjonsordning for stortingsrepresentanter (overføring av administrasjonen av pensjonsordningen til Statens Pensjonskasse) (Innst. O. nr. 38 (2008–2009))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om havner og farvann (Innst. O. nr. 36 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 75 (2007–2008))
3. Referat

*Valg av settepresidenter*

**Presidenten:** Presidenten vil foreslå at det velges to settepresidenter for Odelstingets møter i dag og for resten av februar – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Svein Roald Hansen og Marit Nybakk. – Andre forslag foreligger ikke, og Svein Roald Hansen og Marit Nybakk anses enstemmig valgt som settepresidenter for Odelstingets møter denne måneden.

Statsråd Helga Pedersen overbrakte 3 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplassen.

Sak nr. 1 [11:58:46]

*Innstilling fra Stortingets presidentskap om endring i lov 12. juni 1981 nr. 61 om pensjonsordning for stortingsrepresentanter (overføring av administrasjonen av pensjonsordningen til Statens Pensjonskasse) (Innst. O. nr. 38 (2008–2009))*

**Berit Brørby (A) [11:59:22]:** Presidentskapet fremmer i innstillingen forslag om å overføre administrasjonen av Stortingets pensjonsordning fra Pensjonsstyret i Stortinget til Statens Pensjonskasse. Bakgrunnen for forslaget er en anbefaling fra Pensjonsstyret i etterkant av den kritikk som framkom i rapporten fra Ekspertutvalget, oppnevnt for å gjennomgå utbetalingene fra pensjonsordningen. Ekspertutvalget påpekte flere forhold det anså som problematiske knyttet til administrasjonen av ordningen, som manglende tilsyn og kontroll og at pensjonsordningen ikke hadde tilstrekkelig kompetanse og robusthet. Pensjonsstyret anbefalte derfor at ansvaret for å administrere ordningen snarest ble overført til Statens Pensjonskasse.

Presidentskapet slutter seg til pensjonsstyrets anbefaling. Statens Pensjonskasse kjenner allerede Stortingets pensjonsordning i noen grad, og har et faglig miljø og

en ekspertise som gjør at vi vil få en betryggende og profesjonell håndtering av pensjonssakene.

Pensjonskassen administrerer for øvrig også pensjonsordningen for statsråder. Når det gjelder søknader om vettogtdtgjørelse, mener Presidentskapet at disse fortsatt bør behandles av et eget organ i Stortinget i egenskap av «arbeidsgiver» for representantene. Det foreslås at avgjørelsesmyndigheten i slike saker legges til Presidentskapet når Pensjonsstyret nå opphører å fungere.

Jeg nevner ellers for ordens skyld at det framlagte forslag ikke endrer mandatet til Stortingets pensjonsutvalg, som ledes av Sigbjørn Johnsen. Utvalget er ventet å levere sin rapport med forslag til ny pensjonsordning for bl.a. stortingsrepresentantene i løpet av innværende sesjon, slik at Stortinget også får dette til behandling før Stortinget går fra hverandre. I den forbindelse vil både reglene om vilkårene for pensjon og spørsmålet om hvordan ordningen i framtiden skal administreres, bli vurdert.

Med dette anbefales presidentskapets enstemmige innstilling.

**Olav Gunnar Ballo (SV) [12:02:27]:** Det er et enstemmig presidentskap som legger fram sin innstilling, og SV har sammenfallende syn med det som odelstingspresident Berit Brørby har gitt uttrykk for.

Samtidig er det viktig for oss å understreke at vi i lang tid har argumentert for en gjennomgang av de pensjonsordningene som gjelder. Vi ser fram til Sigbjørn Johnsenutvalgets innstilling, og ser det som viktig at den blir fulgt opp.

For oss er det også viktig å understreke at vi har full respekt for at Pensjonsstyret har fremmet et forslag som Presidentskapet følger opp, og at de løsningene som her velges, vil gjelde inntil Sigbjørn Johnsen-utvalget har lagt fram sin innstilling. Men det vil, som for så vidt Berit Brørby også understreket, ikke bety at man legger føringer for Sigbjørn Johnsen-utvalgets arbeid på en slik måte at man ikke er åpen for å konkludere først etter at utvalget har lagt fram innstillingen.

Når det gjelder Statens Pensjonskasse, har man sjekket mot utvalget. Det synes åpenbart at dette er i tråd med utvalgets holdninger, slik at her velger man en løsning som framstår som hensiktsmessig, også ut fra utvalgets arbeid.

Jeg har hatt kontakt med Fornyings- og administrasjonsdepartementet og statsråden der. Det er viktig å understreke at når nå Statens Pensjonskasse skal overta arbeidet med vurdering av pensjonene, er det selvsagt at det er med utgangspunkt i de lovhjemlene man har, og den loven som eksisterer, vurderingene skal foretas, og at det blir selvstendige vurderinger som skal tas.

Ellers ser SV fram til å ta tak i behandlingen av framtidige pensjonsrettigheter når Pensjonsutvalget er ferdig med sitt arbeid. For oss vil det være viktig at man får til en harmonisering av stortingspensjonene, slik at det er pensjonsordninger som blir mest mulig å sidestille med de pensjonsordningene som gjelder for andre i det norske samfunnet.

**Sigvald Oppebøen Hansen (A) [12:04:54]:** Dette er ei sak som har vore både vond og vanskeleg – ikkje berre for dei som har vore offer for ei mangelfull lov og eit uklart regelverk, men òg for Stortinget som institusjon.

Bakgrunnen for at me no har denne saka til diskusjon i Odelstinget i dag, er, som det er sagt tidlegare, eit brev av 14. januar 2009, frå Stortingets pensjonsstyre til Stortingets presidentskap. Eg skal kome tilbake til det litt seinare.

Først vil eg vise til at da Pensjonsstyret for aller første gongen blei kjent med den første og førebelse rapporten til Riksrevisjonen i mai i fjor, tok styret umiddelbart eit grep og bad i vedtaks form om ein fullstendig gjennomgang av denne saka.

Da den endelege rapporten kom frå Riksrevisjonen, var det dessverre fleire uheldige omstende, ikkje minst at fleire mottakarar av Stortingets pensjonsordning blei framstilte i media som mottakarar av ein urettkomen pensjon. Det beklagar eg sterkt, sjølv om denne informasjonen ikkje kom frå Stortingets pensjonsstyre eller Stortingets organ, så vidt eg kjenner til.

Det er all grunn for media til å framføre ei unnskyldning til desse som opplevde dette sterke mediefokuset. Ekspertutvalets rapport konkluderte òg med at enkelte av desse heller ikkje hadde motteke pensjon som var i strid med regelverket.

Den 8. januar i år blei Ekspertutvalets rapport lagt fram. Ekspertutvalets rapport konkluderte med både kraftig kritikk av lovas innhald og praktiseringa av ho. Konklusjonen var at pensjonsordninga mangla tilsyn og kontroll, i og med at ho var basert på eit tillitsforhold. Forvaltninga av pensjonsordninga mangla kompetanse og var lite robust. Det var dårlege saksbehandlingsprosedyrar, og lova var heller ikkje i takt med samfunnsutviklinga og endringar elles i pensjons- og trygdelovgjevinga.

Eg vil presisere: Dette høyrer jo veldig ille ut. Men i all hovudsak er det slik at pensjonsordninga har fungert veldig godt, så eg vil tolke Ekspertutvalets rapport som ei avviksrapportering. Men likevel – Pensjonsstyret tok kritikken veldig alvorleg og meinte det var viktig å få ei objektiv vurdering av og legitimitet i den vidare saksbehandlinga. Me ville for framtida unngå påstandar om bukken og havresekken. Derfor tok me initiativ til å flytte forvaltingsansvaret og administreringa av ordninga frå Stortinget til Statens Pensjonskasse, som har både kompetanse og legitimitet. Det viser at Stortinget tek ansvar for situasjonen. Sist haust tok Pensjonsstyret til orde for at saker knytte til pensjonsspørsmål burde handterast og administrerast av ein uavhengig instans. Ekspertutvalets rapport er svært kritisk til robustheita i ordninga.

Feil og manglar ved Stortingets pensjonsordning gjer dette nødvendig. Det er eit kollektivt ansvar for Stortinget å rydde opp slik at det ikkje blir stilt spørsmål omkring kvaliteten i behandlinga. Derfor tok Pensjonsstyret eit initiativ overfor Presidentskapet om å endre § 10 i lova, altså å flytte administreringa frå Stortingets pensjonsstyre over til Statens Pensjonskasse, noko som òg var i tråd med den tilrådinga som Ekspertutvalet gav.

Eg er glad for at Presidentskapet no tek Pensjonssty-

rets brev til følge, og at saka får ei rask behandling som gjer at det ikkje blir forseinking i behandlinga av dei sakene som både Riksrevisjonen og Ekspertutvalet konkluderte med ikkje var i samsvar med lov og regelverk. Derfor er eg glad for at endringane i lova som Odelstinget no kjem til å vedta i dag, skal tre i kraft straks.

Når det gjeld spørsmålet om å handtere saker om vengeotdgjering, er eg einig i at denne skjønnsbaserte ordninga blir teken vare på av Stortinget sjølv gjennom Presidentskapet når Pensjonsstyret no blir lagt ned.

Eg viser elles til at ein totalrevisjon av Stortingets pensjonsordning vil bli gjenstand for behandling etter at utvalet som blir leia av Sigbjørn Johnsen, har lagt fram si utvallsinnstilling for Stortinget.

**Marianne Aasen (A) [12:11:03]:** Dette har vært en krevende sak både for Stortinget og for Pensjonsstyret, men det er samtidig bra at Odelstinget i dag vedtar en ny lov for pensjonsordningen, som betyr at administrasjonen flyttes ut av Stortinget.

Ekspertutvalget, som la fram sin rapport nå i januar, har foreslått en slik løsning. Rapporten er ingen hyggelig lesning. Det er mangt og mye som har vært galt i lang tid. Og det er mange som må dele ansvaret for at pensjonsordningen har fått leve sitt eget liv uten at noen har ryddet opp. Rapporten viser med tydelighet at Stortinget burde overlatt innvilgelse og utbetaling av stortingspensjonene til andre for lenge siden.

Tiden etter at det ble offentlig kjent at Riksrevisjonen hadde undersøkt stortingspensjonene og funnet at flere hadde fått for mye pensjon, og at kontrollen var mangelfull, har vært krevende. Men det er likevel bra at dette skjedde. Hadde det ikke vært for Riksrevisjonen, ville neppe disse forholdene vært avdekket. At Presidentskapet besluttet å nedsette et ekspertutvalg for å gå grundig gjennom hele ordningen, var også bra og helt i tråd med det synet vi i Pensjonsstyret hadde.

Det er på initiativ fra Pensjonsstyret selv Odelstinget nå beslutter å sette ut administrasjonen av denne ordningen. Vi anså det som helt nødvendig å gjøre dette på grunn av den mangel på legitimitet Stortinget og Pensjonsstyret har etter det som har skjedd det siste året. Jeg mener Stortinget ikke lenger har legitimitet i befolkningen hva gjelder egne pensjonsordninger. Det betyr at vi skal være aktsomme når vi senere denne våren skal vedta et nytt pensjonssystem for stortingsrepresentanter etter at Sigbjørn Johnsen-utvalget har lagt fram sin innstilling. Det nye systemet må sikre en trygg og god pensjon til dem som har vært folkevalgte på Stortinget. Samtidig kan det ikke være slik at ordningen oppfattes som for sjenerøs i opinionen.

Et svært viktig prinsipp er brutt i denne saken, og det er maktfordelingsprinsippet. Det ligger til grunn for vår konstitusjon og skal hindre at makt samles i ett organ. Makt skal stanse makt. Dette prinsippet er satt ut av funksjon når det gjelder denne pensjonsordningen, og vi ser hvor galt det har gått. Stortinget kan ikke bryte et så viktig prinsipp, og vi må sikre oss at det ikke skjer på nytt.

Hva kan så Stortinget lære av denne historien? Ekspertutvalgets rapport har vist at Stortingets administrasjon

i liten grad er egnet til å fungere som et forvaltningsorgan à la Nav, skatteetaten eller KLP. De har verken kapasitet eller kompetanse til det. Det er heller ikke ønskelig å ha en tung pensjonsadministrasjon for å forvalte så få pensjoner.

I tillegg har det vist seg at det er vanskelig for Stortinget og dets representanter å fatte enkeltvedtak om tidligere kolleger. Selv synes jeg det har vært en krevende og til dels ubehagelig side av det å sitte i Pensjonsstyret. Å få detaljinnblikk i tidligere kollegers økonomiske og sosiale situasjon oppleves ikke som greit. Dessuten vil jeg nevne at i framtidige saker bør også Stortinget følge alminnelige rettsstatsprinsipper, som det å ha rett til å anke eller klage på saksbehandlingen.

Mye av den praksis som pensjonsordningen har fungert under, har blitt til på en lite betryggende måte. Det har vært muntlig saksbehandling, og regelverket har vært uklart. Loven har vært tvetydig, og man har fattet vedtak på grunnlag av tidligere saker. Dermed har det utviklet seg en praksis som bare har vært fulgt uten at det har blitt stilt spørsmål ved hvilken rett vi har hatt til å gi tidligere representanter pensjon. Dette gjelder f.eks. beregning av opp-tjeningstid for representanter som også har vært statsråd. Hvordan har det blitt beregnet? Vel, det har blitt sånn at statsrådtid teller med. Det er ikke mulig å finne en skriftlig kilde til en slik tolkning.

Jeg vil advare mot å fortsette ordninger som «bare har blitt slik». Jeg er av den klare oppfatning at all praksis skal ha hjemmel i et regelverk som har blitt til på forsvarlig vis, dvs. med en grundig utredning før en lovtekst eller forskrift vedtas og gjøres gjeldende. Vi bør ikke gjenta den feilen at en praksis vokser fram uten at dette er forankret i en lov som har vært grundig og forsvarlig behandlet.

Ekspertutvalget var i sin rapport kritisk til hvordan Stortinget har håndtert dette med hvorvidt statsrådstid skal telle med eller ikke. De hadde to anbefalinger i sin rapport knyttet til akkurat dette. Den ene var at Stortingets konstitusjonelle kontor burde utrede hva som skal telle som stortingstid for å kunne oppfylle 75-årsregelen. Det er uklart for meg om så har skjedd, siden dette ikke nevnes i innstillingen. Den andre anbefalingen var at Presidentskapet nedsetter en hurtigarbeidende lovkomité som skal utarbeide utførlige bestemmelser om 75-årsregelen. Det ser jeg heller ikke omtalt.

Det vises til Johnsen-utvalgets innstilling, noe som er naturlig, siden dette utvalget skal anbefale en ny pensjonsordning for stortingsrepresentanter. Likevel antar jeg at Presidentskapet vil komme tilbake til dette med å sette ned en lovkomité. Johnsen-utvalget er et politikerutnevnt utvalg – det dreier seg ikke om en offentlig lovutredning. Forut for vedtaket om hvordan 75-årsregelen skal forstås, mener jeg det er behov for en juridisk utredning av spørsmålet. Utvalget viser selv til Johnsen-utvalget og til at de er klar over hva det arbeides med der. Men de mener like fullt at fordi dette ikke er et lovutvalg, og fordi det først og fremst hadde i oppdrag å tilpasse stortingspensjonen til den nye pensjonsmodellen i folketrygden, er behovet for en egen lovkomité fortsatt til stede. Jeg er enig i en slik vurdering og mener det vil være klokt av Presidentska-

pet å følge opp en slik anbefaling på et annet tidspunkt enn nå. Legitimiteten er så lav med tanke på alle sider av hvordan Stortinget har håndtert egen pensjonsordning, at vi bør gjøre alt som har med dette å gjøre, så grundig som overhodet mulig.

Jeg har merket meg at Presidentskapet ønsker at ventelønnsordningen fortsatt skal administreres av Stortinget – ikke av Pensjonsstyret, men av Presidentskapet. Det finnes argumenter for at det gjøres slik, ikke minst dette at ordningen har karakter av arbeidsgiveransvar mer enn trygderettslige forhold.

Samtidig er det neppe betryggende for offentligheten at disse avgjørelsene til en viss grad er basert på skjønn. Oppryddingen som fant sted i 2003, var bra, og vi som har sittet i styret i denne perioden, har hatt en langt lettere jobb enn våre forgjengere. Brørby-utvalget gjorde i så måte et godt arbeid. Like fullt hefter det en del prinsipielle problemer ved en slik ordning. Da tenker jeg først og fremst på at tidligere kolleger skal avgjøre tidligere stortingsrepresentanters framtidige økonomiske forhold. På den bakgrunn er jeg personlig i tvil om den valgte løsningen er god nok. KLP har en tidligpensjonsordning for avgåtte ordførere som de forvalter på vegne av kommunene. Denne ordningen kan man ikke helt sammenligne med, men det er mulig å tenke seg at man deler dagens ventelønnsordning inn i to ordninger – en etterutdanningsordning/kompetansetøtteordning og en tidligpensjonsordning for dem som nærmer seg pensjonsalder. Den sistnevnte ordningen kan lett regelstyres og settes bort til KLP eller SPK. En utdanningsstøtteordning vil være enklere å håndtere for Stortinget, som er en så spesiell institusjon.

Denne saken har vist at Stortinget, mer eller mindre ubevisst, har utviklet en pensjonskultur med fravær av regelverk og kontroll. Man har manglet høy pensjonsfaglig kompetanse, og det har skortet på alminnelig rettssikkerhet. At Stortinget som landets lovgiver har latt dette skje over så mange år, er beklagelig. Mange må dele dette ansvaret, også de pensjonistene som har fått utbetalt for mye i pensjon.

Stortinget er tjent med å vise ydmykhet med hensyn til hvordan man håndterer egen pensjon framover. Dagens vedtak er et stort og viktig skritt bort fra den praksis som har vært ført. Nå gjelder det å ta denne lærdommen med seg videre når vi i løpet av våren skal vedta en ny lov i etterkant av Sigbjørn Johnsen-utvalgets innstilling.

Stortinget skal ha en god og forsvarlig pensjonsordning for tidligere stortingsrepresentanter, men Stortinget som politisk organ tåler ikke flere runder hvor opinionen sitter igjen med et inntrykk av at landets nasjonalforsamling hever seg over alminnelig rettssikkerhet og ikke forholder seg til maktfordelingsprinsippet.

**Sverre Myrli (A) [12:19:02]:** Jeg er medlem av det som nå har fått betegnelsen Johnsen-utvalget, som faktisk i dette øyeblikk er samlet til møte et annet sted her i huset.

Jeg vil bare presisere det Presidentskapet slår fast i innstillinga som Odelstinget i dag har til behandling, nemlig at vurderingen av framtidig modell for administrering av de nye pensjonsordningene vil måtte utstå til Johnsen-

utvalget har lagt fram sin innstilling, og at det utvalget på fritt grunnlag fortsatt skal vurdere hvilken administrasjonsordning som skal velges for det nye systemet. Jeg synes det er viktig å understreke det, og er glad for den presiseringen fra Presidentskapet i innstillinga.

La meg også si at tanken som ligger til grunn for Presidentskapets nedsettelse av Johnsen-utvalget, er at Stortinget nå i vår skal få mulighet til å vedta prinsippene for et nytt pensjonssystem for stortingsrepresentanter, med virkning fra neste stortingsperiode. La meg imidlertid understreke at det er en hel rekke problemstillinger som allikevel, i tråd med det som Kjørstad-utvalget tar opp – og som er reist i debatten her i dag – vil måtte vurderes og behandles parallelt med det nye systemet, som iverksettes fra neste periode, for vi vil fortsatt, i tiår framover, ha tidligere stortingsrepresentanter som har opptjent rettigheter i dagens system. Dermed er det ikke slik at Johnsen-utvalget finner løsninger på alle problemstillinger som er reist når det gjelder praktiseringen av dagens ordning. Det er viktig å presisere det. Vi vil måtte leve med et tidligere system, et nytt system og overgangsordninger for en del stortingsrepresentanter som vil ha rettigheter i to parallelle systemer framover i tid.

**Olav Gunnar Ballo (SV) [12:21:35]:** Man får inntrykk av at dette i dag mer er en skriftestol enn en talerstol.

Når det gjelder de siste innleggene, synes jeg det er en veldig styrke at man er så tydelig på det kritikkverdige i måten Stortinget har håndtert dette på. Men derfor er det også viktig for SV å understreke at når man nå overlater til Statens Pensjonskasse å vurdere innholdet, skal det være lovhjemmel for det man vurderer. At det ikke underhånden tilflyter Statens Pensjonskasse en forståelse av en håndtering som ikke er nedfelt i lov, er selvsagt viktig for SV. I den grad man har praktisert loven på en slik måte at det ikke er hjemmel for en slik forståelse, må det nødvendigvis ha som konsekvens at Statens Pensjonskasse kan komme til andre resultater.

Så har flere sagt mye om Sigbjørn Johnsen-utvalget. Det er åpenbart at det vil være problemstillinger også i kjølvannet av det. Men vi i SV synes i hvert fall det er en veldig stor styrke at forståelsen etter hvert er så stor for at man må ha andre typer pensjonsordninger for stortingsrepresentantene – ordninger som ikke framstår som så lukrative som det de har gjort til nå, for de har rett og slett ikke tålt offentlighetens søkelys. Det er den debatten som har kommet opp her, et godt eksempel på.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

(Votering, se side 264)

Sak nr. 2 [12:23:02]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om havner og farvann* (Innst. O. nr. 36 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 75 (2007–2008))

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Truls Wickholm (A) [12:24:08]** (ordfører for saken): Vi skal nå behandle lov om havner og farvann. Dette er en meget etterlengtet oppdatering – det har jeg forstått ved arbeidet i komiteen – av havne- og farvannsloven fra 1984. Arbeidet med den nye loven startet allerede i 2000, men det skjøt virkelig fart etter at Helga Pedersen og den rød-grønne regjeringen tok over i 2005. Til departementshøringen, med frist 2007, kom det inn 97 hørings svar. Det sier noe om behovet som mange har følt for endringer i loven.

Mye har skjedd siden 1984. Utviklingen innenfor transportsektoren har vært stor. De ulike transportformene konkurrerer i større grad om de samme kundene. Særlig har veitransporten tatt mange oppgaver og er raskt voksende. Dette fører til økt press på veinettet og skjer samtidig som bevisstheten rundt bruken av miljøvennlig transport øker. Sjøtransport er som kjent et miljø- og klimariktig alternativ i de aller fleste tilfellene.

Derfor har også hovedmålsettingen med en ny lov om havner og farvann vært å etablere et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene utvikles til effektive logistikknutepunkter, noe som er viktig for at sjøtransporten kan utvikle seg som en effektiv og trygg transportform. Dette er en forutsetning for at sjøtransporten skal kunne hevde seg i konkurransen med tog og trailere.

Dette er også helt i tråd med de politiske målene regjeringen Stoltenberg II har for sjøtransporten i Soria Moria-erklæringen. Der slås det fast at havnesektoren må sikres rammevilkår som gjør den tilpasningsdyktig og i stand til å tiltrekke seg gods. Dette er også avgjørende for å nå de tverrpolitiske målsettingene om å overføre godstransport fra vei til sjø.

I tillegg til økt konkurranse fra andre transportformer og behov for mer miljøvennlig transport øker skipstrafikken langs Norskekysten, både i og utenfor territorialfarvannet. Økt trafikk fører til at kravene til sikkerhet og framkommelighet på sjøen skjerpes. Samtidig får vi også mer internasjonalt regelverk som det må tas hensyn til. Gjeldende havne- og farvannslov tar ikke høyde for disse endringene. Det er derfor flott at vi endelig får på plass et regelverk som gir et mer hensiktsmessig forvaltnings- og styringsverktøy for myndighetene.

Havner og sjøtransport har en viktig rolle og bør få en enda viktigere rolle i et helhetlig transportnett med effektive transportkorridorer mellom produksjonssted og markeder. For å styrke sjøtransportens markedsandeler er det avgjørende at havnene styrker sin posisjon som knute-

punkt i logistikkjeden og i transportkorridorene. Dette kan gi reduserte transportkostnader for næringslivet og lette kapasitetsproblemerkene i veinettet.

Det er derfor positivt at det nå åpnes for en profesjonalisering av havnene. En viktig del av dette er at det legges til rette for markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor offentlig havnevirksomhet. Det er allikevel viktig å understreke at selve havneinfrastrukturen, altså selve havnen, bør eies av det offentlige.

Komiteens flertall, med unntak av Fremskrittspartiet, framhever i en merknad at de sentrale endringene i havne- og farvannsloven er knyttet til eierskap, prisfastsettelse og reguleringsbehov – fordi dette anses som de viktigste virkemidlene for å styrke havnenes posisjon.

Under arbeidet med loven har det også vært tatt opp av flere aktører at avgiftene for sjøvertstrafikk, som sikkerhets-, kyst- og losgebyrer, bidrar til å svekke konkurransemulighetene for godstransport med skip i forhold til bruk av lastebil. Det er derfor viktig at departementet fortsetter vurderingen av konkurranseforholdene mellom skipstransport og biltransport av gods, og at departementet følger opp dette og kommer tilbake med det de mener er egnede forslag for å styrke konkurransevnen for skipstrafikken – kanskje under parolen: Mer skip, bedre klima.

Det er også veldig positivt at det er tatt inn en hjemmel for å fastsette rabattordninger som kan omfatte miljødifferensiering. Miljøavgifter vil bidra til å nå Regjeringens mål i klimapolitikken og målet om mer gods over på sjøen.

Helt til slutt vil jeg bare takke komiteen for godt samarbeid. Jeg vil også takke alle dem som har bidratt i høringsene som komiteen har hatt. Det har vært nyttig i arbeidet med denne saken.

**Sigvald Oppebøen Hansen** hadde her teke over presidentplassen.

**Arne Sortevik (FrP) [12:29:26]:** Også Fremskrittspartiet er glad for at vi endelig har fått en fornyelse av lov om havner og farvann, etter at Havnelovutvalget leverte sitt arbeid i mars 2002. Det tok altså over fire år før forslag til revidert lov ble sendt ut på høring i desember 2006. I hovedsak må den forrige regjering ta ansvar for at forvaltningsmessig behandling har tatt altfor lang tid.

I hovedsak støtter Fremskrittspartiet lovforslaget. Vi er tilfreds med at vi nå får et bedre og mer oppdatert juridisk rammeverk som kan bidra til at havnene utvikles ikke bare til transportknutepunkt, men også til logistikknutepunkt.

Fremskrittspartiet peker spesielt på at det nå tydelig åpnes for en profesjonalisering av havnene. Vi er fornøyd med at et viktig virkemiddel for en slik profesjonalisering er at det legges til rette for markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor offentlig havnevirksomhet. Det er god fremskrittspartipolitikk. Likevel: Fremskrittspartiet har noen merknader og forslag i saken.

Jeg minner om at loven omhandler to viktige områder: farvann og havner.

Fremskrittspartiet ønsker opprettet det råd for kystsikkerhet og beredskap som ble omtalt i St.meld. nr. 14 for 2004–2005 om sjøsikkerhet og oljevernberedskap, som Stortinget behandlet i mai 2005. Vi fremmer forslag om en slik opprettelse.

Fremskrittspartiet gjør igjen et forsøk på å få samlet alle etater innenfor samferdselssektoren i ett departement. Fremskrittspartiet fremmer forslag om overflytting av Kystverket til Samferdselsdepartementet.

Fremskrittspartiet peker på at lovforslaget omhandler og får konsekvenser for gebyrer og avgiftsbruk og omfanget av dette innenfor sjøtransporten. Nye gebyrer innføres.

Jeg viser til flere uttalelser, bl.a. den som er kommet til transportkomiteen fra Norges Rederiforbund, og som er datert 9. januar i år, der det sies:

«Det avgjørende argumentet for å velge sjøtransport er lave transportkostnader. Generelt har imidlertid offentlige reguleringer de senere årene gitt opphav til at stadig økende kostnader pålegges sjøtransporten, på tross av mangeårig politisk vilje til å fremme økt bruk av sjøtransport. Disse kostnadene gjør dessuten at mulighetene for utvikling og innovasjon begrenses.»

Fremskrittspartiet fremmer forslag om å få en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor hele transportsektoren, og vi er fornøyd med at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre støtter dette forslaget.

Fremskrittspartiet har ingen tro på at man vil bruke tid – og oppmerksomhet – på en vurdering av avgifter og gebyrer når Nasjonal transportplan rulleres. Mener man alvor med å legge til rette for økt sjøtransport, som også er denne lovens mål, må man etter Fremskrittspartiets mening foreta en grundig vurdering av bruken av avgifter og gebyrer for å nå målet – ikke bare øke kostnadsnivået og innføre nye avgifter og gebyrer.

Med samme begrunnelse fremmer Fremskrittspartiet forslag om å få fremlagt en egen sak om status vedrørende sikkerhet og terrorberedskap innenfor transportsektoren og kostnader forbundet med dette.

Loven er en fullmaktslov. I proposisjonen blir vi minnet om at det er hele 28 sentrale forskrifter som administreres av departementet og Kystverket, samt lokale forskrifter i over 100 havnedistrikter. Loven forsterkes gjennom revisjonen som fullmaktslov.

Fremskrittspartiet forutsetter at Stortinget i en egen sak blir forelagt nye samlede forskrifter til denne loven før den trer i kraft, og vi er overrasket over at vi blir stående alene om dette viktige kravet.

Fremskrittspartiet støtter innføringen av en inngreps-hjemmel overfor fartøy som er i fare, dersom pålegg ikke etterkommes. Vi støtter § 46 om utpekte havner. Vi er spesielt tilfreds med formuleringen: «Havner med statlige og private eiere kan også utpekes.»

Sammen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre peker Fremskrittspartiet på at staten bør bidra med finansiering og andre virkemidler når det gjelder investering i infrastruktur for nasjonale havner, slik staten også bidrar

innenfor veisektoren og jernbanesektoren for å sikre en effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport.

Vi støtter forslaget om at havnekapitalen ikke kan nyttes til andre formål enn til havnevirksomhet, og understreker at vi ønsker en snever fortolkning av de unntakshjemlene som ligger både i § 48 og i § 50.

Jeg tar herved opp de forslag som Fremskrittspartiet har fremmet alene eller sammen med andre partier.

**Presidenten:** Representanten Arne Sortevik har teke opp dei forslaga han refererte til.

**Peter Skovholt Gitmark (H) [12:34:45]:** Jeg er glad for at det helt fra høringsrunden og frem til endelig behandling har vært bred enighet om mange av forslagene. Det er også et samlet storting som ønsker å styrke sjøtransportens stilling innenfor innenlands transport og transport til og fra Norge.

En god lov om havner og farvann vil bedre logistikken. Den vil bedre lønnsomheten for norske bedrifter og bidra til miljøbesparelser. Det er utelukkende positivt at lovforslaget åpner for en ytterligere profesjonalisering av havnene, og at det legges til rette for mer markedsbaserte investeringer. Offentlig havnevirksomhet kan – jeg vil nesten si bør – av og til være en egnet arena for samarbeid mellom offentlige og private aktører.

Lovforslaget er i stor grad en rammelov. Det gir departementet betydelig makt ved utarbeidelsen av detaljerte regler i forskrift.

For Høyre er det viktig å samle lovens forskrifter i én felles forskrift og rydde opp i alle forskrifter knyttet til eksisterende lovverk, og at en ny felles forskrift blir kort, klargjørende og tydelig. En komplisert forskriftsjungel vil ikke bidra til å fremme verken havnenes eller skipsfartens kår. Det lokale selvstyre og bedrifters muligheter til å fatte de valg som tjener en selv innenfor gjeldende lover og regler, er helt sentralt for Høyre. Det må også gjelde i utarbeidelsen av forskrifter.

Det har kommet flere innspill til komiteen om at den enkelte havn må kunne tillates å sette krav om f.eks. helårsdrift. Kravet må kunne settes dersom det er med på å optimalisere driften av havnen, og det ikke svekker konkurransen mellom de ulike brukerne av den aktuelle havnen.

Det er også verdt å merke seg at forslaget om å innføre en generell aktsomhetsnorm ikke er med i Regjeringens proposisjon. En samlet opposisjon mener det er viktig at en ny lov har en slik bestemmelse, og fremmer derfor forslag om det.

Kostnadsansvarsprinsippet må fortsatt være styrende for kommunens myndighetsutøvelse og forvaltningsansvar innenfor kommunens sjøareal. Prinsippet sørger for at kommunen ikke kan pålegge brukere av havn og kommunalt sjøareal større kostnader enn nødvendig for å utøve myndighet. Kapittel 3 omhandler kystavgift, sikkerhetsgebyr og anløpsavgift. I tillegg betales losberedskapsgebyr gjennom 100 pst. egenfinansiering. Særnorske ekstrakostnader på sjøtransport øker, og det hindrer økt bruk av sjøtransport og transport av både gods og passasjer. Det er

viktig å få en samlet oversikt over gebyr- og avgiftsbildet innenfor hele transportsektoren, og sjøtransportsektoren spesielt. En slik oversikt må behandles atskilt fra Nasjonal transportplan, og en samlet opposisjon fremmer igjen forslag om det.

Det er i Soria Moria-erklæringen et løfte om en gjennomgang av hele avgiftsjungelen som angår sjøtrafikken og havner og farleder. Det løftet er ikke innfridd, men man henviser til Nasjonal transportplan. I forbindelse med et spørsmål fra undertegnede besvart av fiskeriministeren i slutten av 2005 er det også en passus om at dette skal bli gjort. Jeg håper virkelig at fiskeriministeren har mulighet til å gjøre det i de få månedene som er igjen av hennes statsrådstitid. Det trengs for å bedre skipsfartens kår.

La meg avslutningsvis rose fiskeriministeren for at det nå er fremmet en egen proposisjon om heving av ubåten utenfor Fedje. Det er en utmerket miljøsak.

**Lena Jensen (SV) [12:39:17]:** Saksordføreren har på en utmerket måte redegjort for hovedtrekkene i loven og hvorfor den er viktig. SV vil trekke fram tre viktige mål og hensyn.

For det første – behovet for å styrke næringslivet og bosettingen langs kysten: Jeg kommer fra et kystfylke der fiskerihavner er viktig for næring og bosetting, der ferger og hurtigbåter er selve livsnerven for folk. Vi har store havner som Tromsø og Harstad, og vi har Hurtigruten som et viktig bindeledd. Derfor er lovgivningen, og andre virkemidler som styrker sjøtransporten, viktig både for Troms og for nordområdene. Denne loven klargjør statlig ansvar og gir kommunene som offentlige eiere noe større handlingsrom for politisk styring. Det er positivt for sjøtransporten. Havneloven er ett virkemiddel blant flere. Det er også viktig for sjøtransporten at denne regjeringen har økt bevilgningene til fiskerihavner, farleder og sjøsikkerhet. Vi har overoppfylt Nasjonal transportplan, og det må vi fortsette med.

Å styrke sjøtransporten er viktig for å føre en offensiv miljøpolitikk – på to måter. Dersom vi lykkes i å overføre mer gods fra vei til bane og kjøll, gjør vi en jobb for å styrke næringslivet og bosettingen langs kysten, og vi bidrar til tryggere veier og til å kutte i klimautslipp. Det er viktig å overføre mer gods fra vogntog langs veien til bane og kjøll. Samtidig sliter sjøtransporten med store klimautslipp, utslipp av NO<sub>x</sub> og partikler. Det kan vi ikke fortsette med. Vi må få til en gradvis omlegging til mer miljøvennlig skipsfart. Det kan lovgivningen i så måte gi et bidrag til. Det er derfor positivt at det ved lovfestingen er tatt inn en generell hjemmel for å fastsette rabattordninger som også kan omfatte miljødifferensiering. For SV er denne åpningen for miljødifferensiering av gebyrer viktig og framtidsrettet. Dette er noe vi ønsker å bruke i framtiden. Flere land vurderer en slik miljødifferensiering, og bl.a. staten California har innført utslippsreguleringer på anløp som en del av sin miljøpolitikk. Flere større havnebyer, f.eks. Göteborg, innfører også pålegg om at båter som ligger til kai, ikke skal ha maskinene i drift, men få tilført strøm fra land. Dette reduserer både utslipp og helseproblemer i havnebyene.

For det tredje vil jeg trekke fram at havner er viktig for nasjonal infrastruktur som skal tjene landet og mange lokalsamfunn langs kysten vår. Derfor må vi ikke legge opp til ordninger som bidrar til å privatisere havnedriften. Havneorganisasjonen bør være offentlig eid, slik at havnekapitalen tilhører den offentlige forvaltningen. Dette har sammenheng med at en havn i de aller fleste tilfeller er et naturlig monopol og eier av tung infrastruktur som ikke kan etableres av flere aktører innenfor et begrenset geografisk område. Det er ikke rasjonelt om private aktører får komme i en posisjon hvor man kan utnytte monopolsituasjonen.

Jeg vil vise til flere høringsuttalelser, bl.a. fra Landsdelsutvalget og fra Troms fylkesting, som er skeptiske til en ytterligere kommersialisering av havner. Offentlig styring er viktig for å opprettholde like konkurranseforhold og sikre helhetlig og funksjonell havnestruktur med gode forbindelser og samarbeid mellom havner. Økt privat innflytelse på havnens utvikling må utredes grundig før beslutning tas. Vi er for modernisering, men vi må ha en politisk styring.

Hurtigruten anløper 34 havner langs kysten vår, fra Bergen til Kirkenes. Vi vil styrke Hurtigruten som et flaggskip for næringsliv, lokalsamfunn og reiseliv langs kysten. Det er viktig at havneloven og forskrifter legger til rette for å styrke Hurtigruten framover. Det er jeg, og SV, svært opptatt av. Derfor vil jeg igjen understreke: Havner og farvann er nasjonal infrastruktur som må styrkes for å skape bærekraftig vekst, som legger til rette for at sjøtransporten kutter i klima- og miljøutslipp, og som tjener fellesskapet vårt. Våre havner og farleder tilhører folket.

**Jan Sahl (KrF) [12:43:47]:** Aller først vil jeg takke statsråden for at vi endelig har fått denne saken til behandling i Stortinget. Havnenes spesielle stilling i det norske lovverket har vanskeliggjort arbeidet med den nye lovteksten, men nå har vi fått en ny havnelov som samler bred politisk støtte i Stortinget. Statsråden har etter mitt skjønn vist evne til å lytte til eiere og brukere, og saksordføreren har vist vilje til kompromiss, slik at et samlet storting i alt vesentlig står bak denne innstillingen.

For Kristelig Folkeparti er hovedmålsettingen med en ny lov om havner og farvann å bidra til at havnene utvikles til effektive logistikknutepunkter. For å styrke sjøtransportens markedsandeler er det avgjørende at havnene styrker sin posisjon som knutepunkt i transportkorridorene. Skal dette lykkes, må det legges til rette for markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor havnevirksomheten.

Haveloven er utformet som en rammelov, og det gir statlig myndighet stor makt gjennom utarbeidelse og bruk av forskrift. Kristelig Folkeparti forutsetter at alle forskrifter knyttet til eksisterende lovverk nå samles i en fellesforskrift, og at denne blir kort, klargjørende og tydelig.

Kristelig Folkeparti er spesielt fornøyd med at miljøhensynet er godt ivaretatt i det nye lovforslaget, og at loven dermed bidrar til bærekraftig miljøforvaltning i havner og farvann.

Kristelig Folkeparti er noe forundret over at Regjerin-

gen etter høringene har valgt å ta ut den foreslåtte aktsomhetsnormen. Vi mener det er viktig at en ny lov har en slik bestemmelse, og vi foreslår den derfor inntatt igjen.

Sjøtransporten sliter med store avgiftsbelastninger, og Kristelig Folkeparti er derfor svært opptatt av at brukerne av havner og kommunalt sjøareal ikke blir påført større utgifter enn det som strengt tatt er nødvendig. Særlig ekstrasikringer for sjøtransporten fremmer ikke det tverrpolitiske mål om å stimulere til økt bruk av sjøtransport for gods og passasjerer. Kristelig Folkeparti støtter derfor forslaget om å få en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren.

Det er videre svært positivt at departementet kan pålegge eieren, rederen eller føreren av et fartøy som er i fare for å havarere, eller som på annen måte truer sikkerheten i farvannet, å iverksette tiltak for å avverge nødsituasjonen og sikre fartøyet. I en nødsituasjon er det svært viktig at havnene har mottakplikt, men Kristelig Folkeparti vil understreke at opphold i havn som er forårsaket av statlig myndighet, skal dekkes av staten selv.

Skal vi lykkes med å få til virksomme nasjonale knutepunkthavner, må staten bidra med finansiering av infrastruktur, slik staten også bidrar innenfor vei- og jernbanesektoren. Her tror jeg veldig mye vil avhenge av villigheten til nå, når lovverket er på plass, også å legge til rette for midler for virkelig å gjøre særlig de utpekte havnene til nasjonale knutepunkthavner.

Til slutt: Kristelig Folkeparti støtter lovforslagets bestemmelse om at havnekapitalen ikke kan nyttes til andre formål enn havnevirksomhet. Vi har selvfølgelig merket oss bestemmelsene i § 48 om at det i særlige tilfeller likevel kan brukes midler fra havnekapitalen til andre formål enn havnevirksomhet. Vi forholder oss her til at ministeren i svar på spørsmål fra komiteen benytter uttrykket «snever unntakshjemmel», og vi forutsetter at praksis blir i tråd med dette.

**Jenny Klinge (Sp) [12:48:15]:** Alle lover har eit føremål, meir eller mindre framtidsretta, og den lova vi i dag skal diskutere, er i høgste grad meint å bidra til ei god utvikling for hamnene og sjøtransporten i landet.

Dei to hovudføremåla i den nye lova om hamner og farvatn er å leggje til rette for at skip skal kome seg lett og trygt fram, og å leggje til rette for at hamneverksemda skal vere effektiv og sikker. Som ein grunnleggjande føresetnad ligg omsynet til «liv, helse, miljø og materielle verdier».

Senterpartiet og dei andre raud-grøne regjeringspartia ser at det er eit potensial for å frakte langt meir gods sjøvegen, og meiner at denne nye lova vil bidra til dette. Ved å redusere veksten i godstransporten langs vegane vil vi på sikt kunne redusere vedlikehaldsbehovet på dei same vegane. Og ikkje minst: Med færre vogntog i trafikken vil truleg også ulukkestatla kunne gå ned.

Det norske eksportretta næringslivet er avhengig av gode rammevilkår, og fraktkostnadene er ein kritisk faktor for bedriftene i den internasjonale konkurransen. Fordelen med sjøtransport er m.a. det avgrensa behovet for infrastrukturtiltak. Skipa må ha funksjonelle hamner å leggje

til atmed, og farleiene må vere framkomelege og trygge, men vatnet treng som kjent ikkje nytt asfaltdekke kvart tredje år.

Det er likevel eit stort infrastrukturtiltak som eg er overtydd om vil vere viktig for sjøtransporten langs den mest værharde delen av kysten vår, og det er Stad skipstunnel. Vi i Senterpartiet ser fram til at den endelege rapporten om denne tunnelen kjem, og vil arbeide for at han skal bli bygd så snart som råd er.

Vi har hamner spreidd langs den langstrakte norske kysten, med ulik størrelse og ulike funksjonar. Det er viktig at vi legg til rette for at det er eit mangfald av hamner, slik at transportørane og næringslivet sine ulike behov blir dekte.

Ei hamn er eit naturleg monopol, og eg vil derfor peike på at hamnekapitalen også framover bør vere ått av det offentlege. Likevel er det i lova ikkje noko som hindrar at hamnene kan inngå avtalar med private tenesteytarar, og det kan vere med og bidra til effektive og gode løysingar.

Det er viktig at dei inntektene som kjem av hamnedrifta, blir brukte til å byggje ut og utvikle hamnene til beste for brukarane. Derfor er det rett at hamnekapitalen skal haldast rekneskapsmessig åtskild frå kommunen sine andre midlar, og at moglegheitene til å ta utbytte blir små. Den avgrensa opninga for å ta utbytte skal skje etter reglar fastsette i forskrift og må ikkje gå på akkord med dei nærings- og samferdselspolitiske målsetjingane om å utvikle effektive og funksjonelle hamner.

Komiteen har lytta til nyttige innspel som har kome fram under høyringane. Den nye lova om hamner og farvatn er ei rammelov, og meir detaljerte føresegner kjem i form av forskrifter. I merknadene til denne saka har komitefleirtalet og regjeringsspartia derfor lagt vekt på å presisere kva omsyn desse forskriftene må ta. Eg håpar og trur at den nye lova og dei tilhøyrande forskriftene vil leggje til rette for ei god utvikling innan sjøtransporten i åra som kjem, til beste for både trygg ferdsel, verdiskaping og miljø.

**Borghild Tenden (V) [12:51:42]:** Innledningsvis vil jeg berømme saksordføreren for godt arbeid. Lov om havner og farvann er ingen enkel sak å forholde seg til. Venstre støtter hovedlinjene i Regjeringens forslag til ny havnelov, slik det går fram av komiteens merknader. Hovedmålsettingen med loven er å bidra til at havnene utvikles til effektive logistikknutepunkter. Dette kan styrke sjøtransportens markedsandeler og gi en positiv miljø- og klimaeffekt, samtidig som det kan gi reduserte transportkostnader for næringslivet og lette kapasitetsproblemene i deler av veinettet.

Venstre synes det er positivt at det er bred enighet om at det er viktig at sjøtransporten med sine miljøfortrinn utvikles som en effektiv og trygg transportform, slik at den kan hevde seg i konkurransen med øvrige transportformer, som det har vært sagt flere ganger her. For å oppnå dette legger Regjeringen – og det mener jeg Regjeringen skal ha skryt for – opp til markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor offentlig havnevirksomhet. Det redegjør også regjeringss-

partiene for i sine merknader i saken. Sveriges tidligere statsminister Göran Persson har jo uttrykt denne tilnærmingen på en treffende måte, noe som flere representanter fra Regjeringen i ettertid har adoptert: Markedet er en elendig herre, men en god tjener.

Gjennom denne loven følger Regjeringen opp dette og drar nytte av markedet i miljøets tjeneste.

Denne tilnærmingen, basert på økt markedsorientering i kombinasjon med offentlig eierskap av infrastruktur, burde Regjeringen bli flinkere til å overføre også til andre områder. I dag begrenses togtrafikkens konkurransevne fordi Regjeringen ikke ønsker å bryte opp det monopolet vi har for alle praktiske formål innenfor togtransporten. Det er dårlig miljøpolitikk.

Så tilbake til havneloven. Venstre har merket seg at forslaget om å innføre en generell aktsomhetsnorm i lovverket ikke er videreført. Venstre mener det er viktig at en ny lov også har en slik bestemmelse og foreslår derfor dette, slik vi har redegjort for i komiteens innstilling i saken. Jeg vil gjerne utfordre statsråden på hva som er Regjeringens begrunnelse for ikke å ha med en slik bestemmelse.

Avslutningsvis: I forrige uke var flere av komiteens medlemmer med på å feire Transportbrukernes Fellesorganisasjons første 50 år. Der var også havner et tema. Signalene derfra var at man ønsket færre og større havner, og at det var viktig med raske, effektive og køfrie tilferdselsårer. Dette er også noe vi bør ta med oss videre.

**Statsråd Helga Pedersen [12:54:39]:** Regjeringen vil stimulere til utviklingen av sjøtransporten – både fordi det er et miljøvennlig alternativ, og fordi det er en naturlig transportform for Norge som kyststat. Økende transport medfører press på veiene og krav om mer miljøvennlig transport. Sjøtransporten er klimavennlig, og overføring av godstransport fra lastebil til båt kan bidra til både å redusere køer og antall ulykker på veiene.

Arbeidet med å utforme en ny havne- og farvannslov har tatt tid, som flere har vært inne på. Det er et arbeid som faktisk startet så tidlig som i 2000, og dermed er det på høy tid å få på plass regler som er tilpasset dagen og framtiden. Lovarbeidet har ligget på bordet til flere regjeringer, og jeg er derfor svært glad for at vi er kommet dit hen at Stortinget nå setter et endelig punktum for lovprosessen.

Hovedmålsettingen med det nye lovforslaget er å etablere et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene kan utvikle seg til effektive logistikknutepunkter. I tillegg er formålet med loven å legge til rette for at effektiv og trygg sjøtransport kan hevde seg i konkurransen med andre transportformer. Loven legger til rette for profesjonalisering av driften og samarbeid mellom havner. Den nye loven legger til rette for god framkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet. Jeg vil også understreke at loven vil være et sentralt virkemiddel i en helhetlig hav- og kystforvaltning, ved at det bl.a. etableres rettsregler for arealbruk i kystsonen. Videre skal den legge til rette for en effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transportter samt for konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.



Det er mange som i debatten her har tatt opp gebyr- og avgiftsfordelingen mellom transportformene. Det er noe som Regjeringen vil komme tilbake til når vi legger fram Nasjonal transportplan senere i år.

Innholdet i loven kan sorteres under tre overskrifter: forvaltningsansvar, sjøsikkerhet og regulering av havnevirksomheten. Jeg skal kort gå inn på noen av de viktigste momentene.

Kommunenes forvaltningsansvar på sjøen utvides til å gjelde sjøområder innenfor kommunenes grenser, slik de framgår av plan- og bygningsloven. Staten skal fortsatt ha ansvar for hoved- og bileder og sjøområder utenfor kommunenes ansvarsområde. Staten skal fortsatt ha ansvar for navigasjonsinstallasjonene fordi dette er viktig for sikkerheten når det gjelder en standardisering i utforming og praktisering av dem. Dette har vært et tema i høringsrunden.

Loven trekker opp et forbud mot enhver bruk av fartøy som kan føre til fare, skade eller ulempe for framkommelighet og ferdseil i farvann og i havn. Jeg har registrert at deler av komiteen etterlyser en bestemmelse om en generell aktsomhetsnorm. Jeg vil i denne sammenhengen peke på at skipssikkerhetsloven og fritids- og småbåtloven ivaretar krav til aktsomhet hos dem som styrer skip og båter. Dette er altså noe som allerede er ivaretatt i annet regelverk, og det er bakgrunnen for at det ikke er tatt inn i havne- og farvannsloven.

Et viktig tiltak i den nye loven er derimot en tydelig hjemmel for inngrep overfor fartøy i fare- og ulykkesituasjoner. Dette vil styrke sjøsikkerheten og bidra til å redusere risikoen for ulykker.

Havnene er et viktig bindeledd mellom sjø- og landtransporten, men kan også være en flaskehals i logistikkjeden. Havne- og farvannsloven trekker opp rammebetingelser som havnen skal operere innenfor, men vil i liten grad regulere det praktiske arbeidet i havnen.

Det er viktig å sikre at havnene har et godt økonomisk grunnlag, og derfor er det nødvendig å videreføre reglene om at havnens økonomi er atskilt fra resten av kommuneøkonomien. Havnens økonomiske ressurser er bygget opp gjennom avgifter som innkreves for havnetjenester. Som hovedregel tillater loven bare at havnens midler brukes til havnevirksomhet, som vedlikehold, drift, utbygging og utvikling av havnen som logistikknutepunkt. Jeg har merket meg flertallets merknader knyttet til offentlig eierskap i havner, og jeg vil understreke at dette er merknader helt i den rød-grønne regjeringens ånd. Disse merknadene vil ligge til grunn for de forskriftene som senere skal fastsettes, med hjemmel i loven.

Sjøtransportens brukerbetaling diskuteres ofte. I den nye havne- og farvannsloven erstattes havneavgiftene med alminnelig prisfastsettelse for de havnetjenestene som leveres. Det vil gjøre fastsettelsen av havneavgiftene, eller betalingen, mer transparent, og bidrar til et likere konkurranseforhold mellom sjøtransport og andre transportformer. En viktig målsetting for dette er å legge til rette for en god forretningsmessig drift med fokus på kostnadskontroll – det vil i sin tur komme brukerne og sjøtransporten til gode.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [12:59:56]:** Først vil jeg gi honnør til statsråden for at hun har snudd Regjeringen og hever ubåten, istedenfor å gjøre som Regjeringen først ville, nemlig å dekke den til.

Dette er en forskriftslov, som flere har pekt på. Her er godt over 30 sentrale forskrifter, antakelig. Kan statsråden love at vi får et arbeid med forskriftene som korter ned på omfanget av dem, som gjør det klarere for brukerne hva forskriftene egentlig skal foreskrive, og derved også tydeliggjør bruken av loven?

Det er et ønske fra mange, også fra Fremskrittspartiet, å øke bruken av sjøtransport. Men som mange brukere påpeker, øker altså kostnadene. Avgiftene øker, de blir flere, og gebyrene øker, de blir flere, også med denne loven. Hvilke grep vil Regjeringen ta for å dempe kostnadene, redusere kostnadene, og på den måten oppmuntre til mer omfattende bruk av sjøtransport, spesielt på godssiden?

**Statsråd Helga Pedersen [13:01:01]:** Denne loven legger jo opp til en betydelig forenkling for brukerne av sjøtransporten. For det første: Det grepet med at man avviker havneavgiftene og åpner for vanlig prisfastsettelse i havnene, bidrar i seg selv til at man kan få fjernet en drøss med forskrifter. Jeg legger også til grunn at vi i det videre forskriftsarbeidet skal gjøre forskriftene så enkle som mulig for brukerne å forholde seg til. Men ønsket fra opposisjonen om at det kun skal være én forskrift å forholde seg til, blir nok et litt ambisiøst krav.

Når det gjelder gebyrer og avgifter, er jeg ikke enig i beskrivelsen at det her hele tiden kommer nye gebyrer og avgifter, og at det blir dyrere og dyrere. Her avviker vi havneavgiftene nettopp fordi det skal være en klarere sammenheng mellom det brukerne av havnene betaler, og det man får igjen. Samtidig må kommunene ha en mulighet til å dekke inn de kostnadene man har med forvaltning av det nye sjøarealet som de har ansvar for.

**Peter Skovholt Gitmark (H) [13:02:14]:** Göteborg havn er i ferd med å utkonkurrere flere av våre sentrale havner i Sør-Norge, både fordi den er effektiv, og fordi den er vesentlig billigere på enkelte skip enn norske. Avgiftsnivået har helt klart en stor sammenheng med dette.

Jeg ønsker å ta opp igjen det samme spørsmålet som jeg stilte i flere brev og spørsmål til statsråden i begynnelsen av hennes periode, om hun nok en gang vil se på avgiftene knyttet til roroskip og loloskip, slik at det er lasten og effektiviteten som står i sentrum. Kan statsråden i det minste bekrefte at dette blir omtalt og håndtert når hun legger fram en egnet proposisjon om det?

**Statsråd Helga Pedersen [13:02:59]:** Dette er jo en problemstilling som det har vært spurt om, og som har vært diskutert i denne salen en rekke ganger. Jeg har ikke noe nytt svar i forhold til det jeg har sagt før. Dette er problemstillinger som Regjeringen kommer tilbake til i Nasjonal transportplan når den legges fram litt senere i vår.

**Jan Sahl (KrF) [13:03:27]:** Vi har fått et revidert lovverk på plass, og så er spørsmålet: Hva så? Målet må være utvikling av havnene og økt miljøvennlig transport til sjøs. Her har vi lyktes godt når det gjelder transport ut og inn av landet, men vi har lyktes mindre godt når det gjelder transport innenlands. Det er slik at jeg får en litt flau smak i munnen hver gang jeg snakker om at vi skal få gods over fra vei til sjø. Så er spørsmålet: Hvordan skal vi komme dit?

Vi ser at flere av de større havnene lever under stort press fra boliger og forretningsbygg. Både Trondheim og Oslo ønsker seg fjordby istedenfor havn. Vi ser at jernbaneterminaler plasseres utenfor havnen, og at veitilknytningen ikke er så god som ønskelig.

Hva mener ministeren må til for at vi skal lykkes med å nå det målet som nå loven setter, om å få mer gods over fra vei til sjø?

**Statsråd Helga Pedersen [13:04:34]:** For det første er det svært viktig at vi nå får den nye havne- og farvannsloven på plass, som er et moderne regelverk tilpasset sjøtransportens og havnenes utfordringer. Det vil i seg selv være et grep, med alle de bestemmelsene som ligger der, og med det videre forskriftsarbeidet, for å sikre havnenes posisjon og for å sikre at havnene utvikles til effektive logistikknutepunkter, slik det er tverrpolitisk enighet om.

Så er det også svært viktig at Regjeringen har overoppfylt rammene i Nasjonal transportplan. Vi har brukt mer penger både på fiskerihavner og på farleder. Det er også viktig for å gjøre sjøtransporten både sikrere og mer effektiv, legge til rette for at man kommer enkelt og effektivt inn til havnene. Så må en selvfølgelig i det videre transportplanarbeidet se den øvrige statlige infrastrukturen opp mot havnene. Det er veldig mange grep som er tatt, og som må tas i tiden som kommer.

**Arne Sortevik (FrP) [13:05:50]:** Det er slik at kostnadene knyttet til bruk av sjøtransport henger nøye sammen med anløpskostnader. Det er også slik at det er parallellitet mellom sjøtransport og luftfart, som vi har behandlet her i salen tidligere i dag, på den måten at de er finansiert i hovedsak på samme måte, nemlig gjennom brukerbetaling. Poenget mitt er at hvis man vil gjøre alvor med det man lenge har hevdet og hevder politisk, at man vil øke bruken av sjøtransporten, må man nok legge til rette for et noe justert finansieringssystem hvor staten går inn og bidrar i større grad for å dempe kostnadene ved nettopp anløp. Det er en del undersøkelser av hva skipsanløp av båter av ulike størrelser ved ulike type havner koster. En av de siste viser at myndighetspålagte gebyrer utgjør ca. halvparten av de kostnadene som er forbundet med å gå til kai. Det illustrerer jo behovet for at myndighetene kanskje i større grad gjør det man gjør på veisektoren og jernbanesektoren, betaler en del av kostnadene for infrastrukturen.

**Statsråd Helga Pedersen [13:07:04]:** Det er i hvert fall ingenting i denne nye loven som legger opp til at det skal bli dyrere for sjøtransporten, tvert imot. Det at vi utvikler havneavgiftene og åpner for en friere prisfastsetting,

vil jo ventelig bidra til både lavere priser og ikke minst en betydelig forenkling, som jeg mener er det aller, aller viktigste grepet i forhold til sjøtransporten.

Jeg mener at vi i havne- og farvannsloven tar grep som peker veldig tydelig i riktig retning.

**Borghild Tenden (V) [13:07:47]:** Jeg var inne på det i mitt innlegg, og Jan Sahl var inne på det i sin replikk – det gjelder raske, effektive og køfrie ferdselsårer inn mot havnene. Det er kanskje litt på siden av selve loven, men det er veldig viktig for at havnene skal fungere. Er dette noe som vi kan forvente kommer i NTP? Er dette noe som er viktig for fiskeri- og kystministeren i arbeidet med NTP?

**Statsråd Helga Pedersen [13:08:14]:** Jeg og mine kollegaer i Regjeringen er opptatt av at havnene skal være en del av transportnettet som sådant, og da er det viktig at man ser havnene i sammenheng med den øvrige infrastrukturen og den øvrige statlige infrastrukturen. Men jeg tror jeg skal vente med å si hva som kommer i NTP, til vi legger fram NTP. Så jeg må nesten be representanten Tenden smøre seg med tålmodighet. Den som venter på noe godt, venter ikke forgjeves.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

**Truls Wickholm (A) [13:09:06]:** Når det gjelder den debatten som har vært her om avgifter og muligheten for sjøtransporten til å styrke seg, er jeg selvfølgelig helt enig i det som nå legges fram, og de mulighetene som havnene får til en mer riktig prisfastsettelse. Men det er også verdt å tenke på at den største konkurrenten til Oslo havn ikke nødvendigvis er Göteborg havn, men trailerne som frakter varene mellom Göteborg og Oslo, og det hadde kanskje vært riktig å se på prisfastsettelsen der. Der ligger det også et interessant direktiv fra EU, Eurovignettdirektivet, som vil kunne være med på å vri prisingen på en riktig måte mellom havn- og veitransport.

Men grunnen til at jeg tok ordet, er at jeg vil gi honnør for den nyvinningen i loven – som statsråden så vidt var inne på – at departementet etter § 38 kan treffe tiltak overfor fartøy som er i fare, og som gjør at man kan pålegge eieren, rederen eller føreren av fartøyet som er i ferd med å havarere eller på en annen måte truer sikkerheten, å avverge nødsituasjonen. Det gir oss en helt ny mulighet til å handle før ulykken faktisk finner sted, og mannskapet som sitter på overvåkingssentralene, slipper å måtte sitte og være vitne til ulykker som de mener kunne ha vært avverget. Det er ikke akseptabelt at man tar sjansen på at ting kan komme til å gå bra, fordi man er redd for kostnadene som er knyttet til å gå inn til havn, til å måtte nødlosse eller til å be om assistanse fra annet hold. Derfor mener jeg at dette er veldig viktig. Dette vil selvfølgelig også kunne påvirke havner, som kanskje i større grad må belage seg på å ta imot skip som har måttet gå til havn, og det er derfor viktig at vi også lager rutiner for å håndtere den type situasjon.

Det er også viktig, som flertallet understreker, at det er reder eller eier av fartøyet som er ansvarlig for kostnadene

i den type situasjon. Jeg ser at Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre konstaterer at det er staten som skal ha ansvaret i denne type situasjoner. For meg blir det helt feil. Hvis jeg feilparkerer bilen min, setter den fra meg oppe i Maridalen eller krasjer et eller annet sted, kan du være sikker på at hvis den blir tauet eller vraket, er det jeg som kommer til å få ansvaret for å betale for det, og også ansvaret for å betale for eventuelle skader den har påført andre ting. Jeg kan derfor ikke skjønne at det skal være andre prinsipper til sjøs enn det vi har på land.

**Eirin Faldet (A) [13:12:13]:** I Stortinget før i dag behandlet vi et representantforslag om modernisering av norsk luftfart. Det var et Dokument nr. 8-forslag fra Fremskrittspartiet. Da sa Fremskrittspartiet at de ville ha en egen stortingsmelding om luftfarten. Nå behandler vi lov om havner og farvann, og nå ønsker de også en egen sak om havner og farvann.

I de årene jeg har fått lov til å være i Stortinget, har heldigvis verden gått litt videre. Tidligere hadde vi én sak for vei, én sak for luftfart, én sak for jernbane og én sak for havner. Senere fikk vi en plan for alle disse transporttiltakene. Den kalles Nasjonal transportplan. Her gjøres det et tappert forsøk på å se kommunikasjoner i sin helhet. Og som fiskeri- og kystministeren sa, vil også havner være en del av transportplanen.

Jeg synes NTP har lyktes med å se disse tiltakene under ett – selvsagt under forutsetning av at vi har regjeringer som er villige til å følge opp med penger. Da skal jeg ikke engang nevne Bondevik II. Ved å splitte opp transportsektoren, slik Fremskrittspartiet ønsker, blir helheten borte. Det ønsker ikke Arbeiderpartiet. Det ville være å gå baklengs inn i framtiden, og det er min santen ikke noe framskritt!

**Arne Sortevik (FrP) [13:14:09]:** Når representanten Faldet fra Arbeiderpartiet ikke kunne dy seg for å gjenta sine argumenter fra en sak i Stortinget tidligere i dag, kan ikke jeg unngå å gjenta svaret, som er det samme i denne saken.

Det å behandle de enkelte transportsektorer, spesielt de sektorene som får en tydelig stemoderlig behandling når vi ruller Nasjonal transportplan, er ikke å skru klokken tilbake. Det er faktisk å ta utfordringene for de to transportsektorene det gjelder, nemlig sjøtransport og luftfart, på alvor. Det er slett ikke vår mening at vi skal slutte å rullere og lage nasjonale transportplaner. Men det vi igjen nå har anledning til å påpeke, er at når vi gjør det som vi kommer til å gjøre senere i vår, å behandle ny Nasjonal transportplan, blir veldig mye av oppmerksomheten knyttet til de økonomiske rammene og fordelingen av de økonomiske rammene på konkrete prosjekter, korridorer, regioner, fylker osv. Vi får da ikke den grundige behandlingen som vi mener at den enkelte transportsektor skal og bør ha, ikke minst når det gjelder sjøtransport, som vi diskuterer knyttet til dette lovforslaget.

Lovforslaget er et godt rammeverk for moderne sjøtransport, men vi trenger å få en grundigere diskusjon, en grundigere analyse og ikke minst en grundigere strategi

som gjør at vi kan oppnå de målene som det er bred enighet om, nemlig å få mer transport, ikke minst mer gods-transport, over på sjøtransport – fra land til sjø. Da må vi bl.a. få tid til å se grundigere og mer detaljert på kostnadene knyttet til sjøtransport. Vi må få tid til å se nærmere og grundigere på finansieringsgrunnlaget for transportsektoren sjøtransport, som altså sammen med lufttransport har en helt annen finansieringsform enn det f.eks. veisektor og jernbanesektor har.

Disse prinsipielle diskusjonene, som kan gi grunnlag for forsterket og fornyet strategi innenfor bl.a. sjøtransport, får vi for liten anledning til å ha når vi behandler Nasjonal transportplan. Det å behandle egne sektorvise meldinger eller saker i tillegg til rulleringen av Nasjonal transportplan burde være en god forsterkning og slett ikke noe tilbakeskritt – en god forsterkning av samferdselspolitikken i Norge.

**Jan Sahl (KrF) [13:17:17]:** Foranledningen til at jeg tok ordet igjen, var at representanten Wickholm tok opp det som vi har sagt i innstillingen om at staten må ta ansvar når staten bringer inn skip til en havn som i tillegg har mottakspåkt. Wickholm og jeg er helt enige om at det er redere som er ansvarlig. Men så har vi utallige eksempler på at skip som blir brakt inn, blir liggende i havner i måneder og år uten å gjøre opp for seg, og til slutt ender det med at det er havnen som må fjerne båten. Det er utgangspunktet for vår merknad, der vi gjør oppmerksom på at hvis staten bringer inn et skip til en havn som har mottakspåkt, må staten ha ansvaret for at havnen får betaling. Vi vet at det kan ende i rettsoppgjør, men vi kan ikke komme i den situasjonen at en havn med mottakspåkt skal ha båter liggende og oppta havnen uten å få betalt.

**Truls Wickholm (A) [13:18:47]:** Jeg er helt enig med representanten Sahl i at det må finnes rutiner for hvordan den typen situasjoner skal håndteres, og det skriver også flertallet tydelig i sine merknader. Men jeg er redd for at når opposisjonspartiene så klart slår fast at dette må være statens ansvar, vil det i framtiden bli enda lettere for useiøse redere eller eiere å stikke av fra det ansvaret de har. Jeg tror det er viktig at vi slår fast at det er de som sitter med det faktiske ansvaret, også når båter er blitt brakt inn av staten enten etter gjeldende regelverk eller nyere regelverk som gir adgang til å gjøre det i større grad, nettopp for å hindre at det skjer ulykker på sjøen med andre båter eller i form av store miljødeleggelsener. Men det må være helt riktig å slå fast at det er eiere eller redere og deres forsikringselskap som har ansvaret for å gjøre opp for seg i denne typen situasjoner. Derfor er jeg bekymret når man går så langt som å si at dette må være et statlig ansvar.

Helt til slutt, siden jeg tok ordet, til representanten Sortevik: Jeg tror det vil være vanskelig for Stortinget å legge opp strategier for hver av de ulike transportformene for så å samordne de ulike strategiene som vil være designet for den enkelte transportformen, i en ny strategi. Jeg tror man er inne på et riktig spor i dag, når man velger å behandle dette samtidig for å lage en helhetlig strategi for

hvordan disse transportformene best kan utfylle hverandre. Det håper jeg at vi gjør i framtiden. Så er det ingen naturlov at sjøtransporten skal bli stemoderlig behandlet. Det er ingen naturlov at luftfarten skal få liten omtale. Det vil være helt opp til Stortinget selv og de enkelte partigrupper hvor mye tid og energi man har lyst til å legge ned i de ulike sektorene. Da håper jeg jo at Fremskrittspartiet vil følge opp i den ånd som har rådet i dag, og bidra til at nettopp luftfart og sjøfart får en bedre behandling enn tidligere. Det er jeg også helt sikker på at de vil få i den nasjonale transportplanen som legges fram av denne regjeringen.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 2.

(Votering, sjå nedanfor)

Berit Brørby overtok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** Odelstinget skal da votere i sakene nr. 1 og 2.

#### Votering i sak nr. 1

Presidentskapet hadde innstilt til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

#### l o v

#### I

I lov 12. juni 1981 nr. 61 om pensjonsordning for stortingsrepresentanter gjøres følgende endringer:

§ 5 annet ledd annet punktum skal lyde:

Er vedkommende delvis ervervsfør, kan *pensjonen reduseres* etter reglene i folketrykkløven paragraf 12-11.

§ 7 første ledd skal lyde:

Dersom aldersmessige eller andre hensyn tilsier det, kan tidligere stortingsrepresentant som ikke har rett til alderspensjon etter § 2 eller uførepensjon etter § 5 *etter søknad tilstås* ventegodtgjørelse fra det tidspunkt han ikke lenger oppbærer godtgjørelse som representant.

§ 7 annet ledd annet punktum skal lyde:

*Stortingets presidentskap* kan likevel – i spesielle tilfeller – tilstå høyere ventegodtgjørelse enn funksjonstiden tilsier, dog ikke høyere enn full alderspensjon.

§ 10 skal lyde:

Pensjonsordningen administreres av *Statens Pensjonskasse med unntak av saker om ventegodtgjørelse i henhold til § 7 som behandles av Stortingets presidentskap.*

Pensjonskassen legger senest  $\frac{1}{2}$  år etter regnskapsårets slutt fram *en beretning om virksomheten i siste regnskapsår. Beretningen blir gjennom vedkommende departement å forelegge Stortinget.*

#### II

Loven trer i kraft straks.

Votering:

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

#### Votering i sak nr. 2

**Presidenten:** Under debatten har det blitt satt fram fem forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslagene nr. 3, 4 og 5, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet

Forslag nr. 2 lyder:

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

Forslag nr. 3 lyder:

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

Forslag nr. 4 lyder:

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

Forslag nr. 5 lyder:

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

Disse forslagene blir i samsvar med forretningsordens § 30 fjerde ledd å sende Stortinget.

Komiteen hadde innstilt til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

L o v  
om havner og farvann

## Kapittel 1 Innledende bestemmelser

### § 1. Lovens formål

Loven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.

### § 2. Lovens virkeområde

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

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

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

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

### § 3. Forholdet til folkeretten

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

### § 4. Definisjoner

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

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

- skal laste eller losse gods eller transportere passasjerer som ledd i sjøtransport eller annen næringsvirksomhet,
- har behov for landings- og liggeplasser mv. i forbindelse med utøvelse av fiskeri- og havbruksnæring,
- for øvrig har behov for oppankrings- eller liggeplasser eller lignende.

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

Med havnevirksomhet menes i denne loven tjenesteyting, myndighetsutøvelse og annen offentlig forvaltning

som retter seg mot fartøy, gods eller passasjerer i havnen.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Kapittel 2 Forvaltningsansvar og myndighet etter loven mv.

### § 7. Forvaltningsansvar og myndighet etter loven

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

Forvaltningsansvaret og myndigheten for hovedleder og bileder tilligger departementet.

For kommunens forvaltningsansvar og myndighet gjelder § 9.

### § 8. Delegasjon og overføring av myndighet

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

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

### § 9. Kommunens forvaltningsansvar og myndighet

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

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

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

#### § 10. *Delegasjon av kommunens myndighet*

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

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

#### § 11. *Offisiell sjøkartmyndighet*

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

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

#### § 12. *Forholdet til forvaltningsloven*

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

### **Kapittel 3 Bruk av farvann. Navigasjonsveiledning**

#### § 13. *Trafikkregulering*

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

- a) seilingsregler, herunder regler om fart,
- b) seilingsleder, trafikkseparering og andre rutetiltak,
- c) forbud mot at fartøy eller bestemte grupper av fartøy bruker bestemte farleder eller farvann, eller særskilte vilkår for slik bruk,
- d) påbud om at fartøy eller bestemte grupper av fartøy skal bruke bestemte farleder eller farvann.

#### § 14. *Bruk av farvann*

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

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

#### § 15. *Uhindret ferdsel i farvannet mv.*

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

#### § 16. *Farleder og farledsnormal*

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

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

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

#### § 17. *Trafikksentraler*

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

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

#### § 18. *Plikt til å melde om farer*

En skipsfører som observerer farer av betydning for sikker navigasjon eller ferdsel, skal straks gi melding om dette til fartøy i nærheten. Skipsføreren skal også gi slik melding til den myndighet departementet bestemmer i forskrift. Andre som observerer fare av betydning for sikker navigasjon eller ferdsel skal gi melding om dette til nærmeste politimyndighet, med mindre slik melding synes åpenbart unødvendig. Departementet kan gi forskrift med nærmere regler om melding og om videreformidling av melding.

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

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

#### § 19. *Innretninger og anlegg for navigasjonsveiledning*

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

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

Departementet kan gi pålegg om

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

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

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

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

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

Ingen må uten etter tillatelse fra departementet bruke innretning eller anlegg som skal gi navigasjonsveiledning eller regulere ferdselen, til noe annet enn formålet med slik innretning mv., eller for øvrig foreta noe som kan hindre eller vanskeliggjøre at slike innretninger eller anlegg virker etter sin hensikt, herunder forøye i, fjerne, flytte, forandre eller skjerme innretningen eller anlegget. Det samme gjelder brygger, kaier eller liknende for losbåter.

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

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

#### § 23. *Kystavgift*

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

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

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

#### § 24. *Sikkerhetsgebyr*

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

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

#### § 25. *Anløpsavgift*

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

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

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

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

### **Kapittel 4 Tillatelse og krav til tiltak mv.**

#### § 26. *Alminnelige krav til tiltak*

Tiltak som krever tillatelse etter dette kapittelet, skal planlegges, gjennomføres, drives og vedlikeholdes slik at hensynet til god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet samt hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier, blir ivare tatt på en forsvarlig måte.

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

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

#### § 27. *Tiltak som krever tillatelse*

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

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

munens sjøområde, men som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i hovedled eller biled.

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

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

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

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

#### § 29. *Vilkår i tillatelse*

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

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

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

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

#### § 30. *Beskyttelse av bestemte områder*

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

#### § 31. *Bortfall av tillatelse*

En tillatelse faller bort hvis arbeidet med et tiltak ikke er satt i gang senest tre år etter at tillatelsen ble gitt. Det samme gjelder hvis arbeidet med tiltaket blir innstilt i mer enn to år. Den myndighet som har gitt tillatelsen, kan forlenge fristen én gang med inntil tre år.

#### § 32. *Samordning av myndighet*

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

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

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

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

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

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

### **Kapittel 5 Tiltak ved ulykker og andre hendelser i farvannet**

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

Ingen må i farvann eller i havn bruke eller etterlate fartøy, kjøretøy eller andre gjenstander slik at det kan oppstå fare, skade eller ulempe for fremkommeligheten eller ferdselen i farvannet eller i havnen, eller for annen bruk av farvannet, med mindre noe annet følger av bestemmelse eller tillatelse gitt i eller i medhold av denne loven.

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

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

Som ansvarlig etter paragrafen her regnes også den som var registrert eier eller eier av fartøyet, kjøretøyet eller



gjenstanden på det tidspunkt fartøyet mv. ble nyttet eller etterlatt i strid med første ledd, eller som er registrert eier eller eier på det tidspunkt det blir gitt pålegg etter tredje ledd.

#### § 35. *Vrakfjerning mv.*

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

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

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

#### § 36. *Direkte gjennomføring*

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

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

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

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

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

Ved direkte gjennomføring av tiltak etter § 36 kan myndigheten gjøre bruk av en tredjepersons eiendom, forutsatt at dette er nødvendig for å ivareta sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet, og at det som tilsiktes oppnådd ved tiltakene, klart oppveier de skader og ulemper som tiltakene kan påføre tredjepersonen.

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

#### § 38. *Tiltak overfor fartøy i fare*

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

a) hindre tap av liv eller skade på person, miljø eller eiendom,

b) sørge for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet.

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

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

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

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

Ved fare for akutt forurensning gjelder forurensningslovens bestemmelser.

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

### **Kapittel 6 Alminnelige regler om havner**

#### § 39. *Adgang til å benytte havn*

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

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

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

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

Eiere av havner og havneterminaler skal sørge for at havneanleggene driftes og vedlikeholdes slik at brukernes behov for havne- og transporttjenester i havnen blir dekket på en sikker og effektiv måte.

Departementet kan treffe enkeltvedtak og gi forskrift om

a) hvordan havneanleggene skal drives og vedlikeholdes for å tilfredsstille kravene i første ledd,

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

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

#### § 41. *Havner med persontrafikk*

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

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

#### § 42. *Bruk av havnen*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Kapittel 7 Havnevirksomheten**

#### § 44. *Kapittelets virkeområde*

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

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

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

#### § 45. *Alminnelige regler*

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

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

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

#### § 46. *Krav til utpekte havner*

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

organisering og samarbeid med andre havner samt havnens samfunnmessige betydning. Havner med statlige og private eiere kan også utpekes.

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

#### § 47. Havnekapitalen i kommunale havner

Til havnekapitalen hører

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

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

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

#### § 48. Forvaltning av havnekapitalen

Havnekapitalen kan ikke nyttes til andre formål enn havnevirksomhet, herunder drift, vedlikehold, utbedring, utbygging og utvikling, samt utøvelse av offentlig myndighet etter bestemmelser i eller i medhold av loven her og tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområder. Av årsresultatet kan det foretas avsetning til fremtidig utviklingstiltak og investeringer i havnevirksomhet.

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

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

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

Når havnekapitalen er investert i selskap som nevnt i

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

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

#### § 50. Fritak fra reglene om havnekapital

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

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

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

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

#### § 51. Særlig om statlige havner

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

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

### Kapittel 8 Tilsyn mv.

#### § 52. Tilsyn

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

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

#### § 53. Rett til opplysninger og gransking

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

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

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

#### § 54. Gebyr for kontrolltiltak og tilsyn

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

### Kapittel 9 Inndrivelse av krav etter loven

#### § 55. Inndrivelse av gebyr og avgift

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

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

Ved forsinket betaling av gebyr og avgift i medhold av §§ 6, 23, 24, 25, 42 sjette ledd og 54 svares forsinkelsesrente etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.

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

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

### Kapittel 10 Forvaltningstiltak

#### § 57. Pålegg om retting og stansing

Myndigheten etter loven kan pålegge den ansvarlige å rette eller stanse forhold som er i strid med bestemmelser eller vedtak gitt i eller i medhold av loven. Ved utferdigelsen av pålegg skal myndigheten sette en frist for opp-

fyllelse og opplyse om at vedtaket vil kunne følges opp med forelegg som kan få virkning som rettskraftig dom, tvangsmulkt eller endring og tilbakekall av tillatelse.

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

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

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

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

Forelegg kan ikke påklages.

#### § 59. Tvangsfullbyrdelse

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

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

#### § 60. Tvangsmulkt

For å sikre at bestemmelsene i denne loven eller vedtak i medhold av denne loven blir gjennomført, kan myndigheten etter loven treffe vedtak om tvangsmulkt som tilfaller vedkommende myndighet.

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

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

Er flere ansvarlige etter vedtak om tvangsmulkt, hefter de solidarisk for betaling av tvangsmulkten. Pålegg om

tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg. Departementet kan frafalle påløpt mulkt.

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

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

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

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

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

Ved avgjørelser etter paragrafen her skal det tas hensyn til det økonomiske tapet og de ulempene som det må påregnes at en endring eller et tilbakekall vil påføre innehaveren av tillatelsen, og de fordelene og ulempene som endringen eller tilbakekallet for øvrig vil medføre.

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

### Kapittel 11. Straffansvar

#### § 62. *Straffansvar*

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

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

Ved vurderingen av om en overtredelse er vesentlig

etter første ledd skal det særlig legges vekt på omfanget og virkningene av overtredelsen og graden av utvist skyld.

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

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

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

### Kapittel 12 Ikrafttredelse og endringer i andre lover

#### § 63. *Ikrafttredelse*

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan bestemme at forskjellige bestemmelser skal tre i kraft til forskjellig tid. Bestemmelser som er satt i kraft i henhold til første punktum, gjelder foran bestemmelsene i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

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

#### § 64. *Overgangsregler*

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

Kongen kan gi forskrift om overgangsregler.

#### § 65. *Endringer i andre lover*

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

- I lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten m.v. skal § 2 femte ledd lyde:  
Departementet kan helt eller delvis, ved enkeltvedtak eller forskrift, unnta korte forflytninger innenfor *kommunens sjøområde* fra lovens virkeområde.
- I lov 25. august 1995 nr. 57 om pakkereiser og reisegaranti (pakkereiseloven) skal § 4-5 tredje ledd nr. 2 lyde:  
2) skatter, avgifter eller gebyrer for visse tjenesteytelser, så som *lufthavns-, landings- eller startavgifter*, eller
- I lov 19. juni 1969 nr. 66 om merverdiavgift skal § 5a annet ledd nr. 10 lyde:  
10. omsetning av rett til å disponere kommunal havn mot *anløpsavgift* eller inntekter i samsvar med *kapittel 7* i lov xx. xxxx 2009 nr. xx om havner og farvann
- Lov 14. juni 1985 nr. 77 Plan- og bygningslov endres slik: § 118 oppheves.
- I lov 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten (kystvaktloven) skal § 12 første ledd bokstav e lyde:  
lov xx. xxxx 2009 nr. xx om havner og farvann

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

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

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

– lov xx. xxxx 2009 nr. xx om havner og farvann, og

**Presidenten:** Presidenten vil først la votere alternativt mellom innstillingens kapittel 3 § 14 og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre lyder:

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

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

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

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

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til kapittel 3 § 14 og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 40 mot 32 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.29.47)

**Presidenten:** Det voteres over resten av kapittel 3 samt kapitlene 1, 2 og 4–12.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

S a k n r. 3 [13:30:22]

Referat

1. (46) Statsministerens kontor melder at
  1. lov om endringar i straffeprosessloven mv. (tingretten si handsaming av saker om ikkje vedtekne førelegg mv.) (Besl. O. nr. 50 (2008–2009))
    - er sanksjonert under 30. januar 2009
    - Enst.: Vedlegges protokollen.
2. (47) Lov om endring i lov 6. mai 1988 nr. 22 om lønnsplikt under permittering (Ot.prp. nr. 31 (2008–2009))
  - Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
3. (48) Lov om endringar i politilova (funksjonstid og tittel for leiaren av Politidirektoratet) (Ot.prp. nr. 33 (2008–2009))
  - Enst.: Sendes justiskomiteen.
4. (49) Lov om endringar i valgloven og kommuneloven (tidlegrøyser, valobservasjon mv.) (Ot.prp. nr. 32 (2008–2009))
  - Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.

**Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Ber noen om ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 13.31.