

Kristin Bjella, Anne Katrine Flornes og Ingvild Skorve

Havne- og farvannsloven

Lovkommentar

 Denne utgivelsen finnes også på www.juridika.no

Havne- og farvannsloven

Kristin Bjella, Anne Katrine Flornes og Ingvild Skorve

Havne- og farvannsloven

Lov 21. juni 2019 om havner og farvann (havne- og farvannsloven)

Lovkommentar

Universitetsforlaget

© Universitetsforlaget 2022

ISBN 978-82-15-03721-9

Materialet i denne publikasjonen er omfattet av åndsverklovens bestemmelser. Uten særskilt avtale med rettighetshaverne er enhver eksemplarframstilling og tilgjengeliggjøring bare tillatt i den utstrekning det er hjemlet i lov eller tillatt gjennom avtale med Kopinor, interesseorgan for rettighetshavere til åndsverk. Utnyttelse i strid med lov eller avtale kan medføre erstatningsansvar og inndragning og kan straffes med bøter eller fengsel.

Henvendelser om denne utgivelsen kan rettes til:

Universitetsforlaget AS
Postboks 508 Sentrum
0105 Oslo

www.universitetsforlaget.no

Omslagsdesign: ANTI / Erik Johan Worsøe Eriksen

Omslag: Universitetsforlaget

Sats: ottaBOK

Trykk og innbinding: 07 Media – 07.no

Boken er satt med: Times LT Std 10,5/12,5

Papir: 90 g Arctic Matt



Forord

Forfatterne til denne lovkommentaren møttes i lovutvalget som foreslo ny havne- og farvannslov, innstillingen NOU 2018: 4 *Sjøveien videre*. Kristin Bjella var leder for utvalget. Ingvild Skorve og Anne Katrine Flornes var i sekretariatet som sørget for at utvalget fikk alt nødvendig bakgrunnsstoff, og skrev utkast til tekst til vurderingene. Dette samarbeidet ga grobunn for tanken om å utarbeide en lovkommentar til loven slik den ble vedtatt.

Formålet med boken er å gi en oversiktlig fremstilling av gjeldende rett, med vekt på lovtekst, forarbeider og praksis. Vi har forsøkt å skrive boken slik at den kan være et nyttig redskap for alle som har behov for å bruke og forstå loven. Det er alltid vanskelig å finne den rette balansen mellom å fordype seg i juridiske spørsmål med kanskje begrenset praktisk betydning, og å treffe det som er nyttig i den praktiske hverdagen for både eierne av havnene, havnene selv og brukerne av deres tjenester samt redere og ulike brukere av farvannet. Vi håper vi har truffet denne balansen, og at leserne får en bok de har nytte av.

Vi ønsker å understreke at der vi gir uttrykk for vår egen oppfatning om hvordan loven skal forstås, må dette stå som vårt personlige syn. At Flornes og Skorve til daglig arbeider i det departementet som har ansvar for loven, innebærer ikke at de synspunktene som kommer til uttrykk i boken, uten videre kan tolkes som departementets syn.

Vi har fått god støtte og gode tips og innspill av kollegaer i både departementet, Kystverket og advokatfirmaet Hjort, og takker for det. Flornes og Skorve ønsker å takke Samferdselsdepartementet og ekspedisjonssjef Ottar Ostnes, som gjorde det mulig for oss å bruke tid på arbeidet med boken. Vi vil alle særskilt takke avdelingsdirektør Anita Christoffersen, som i stor grad har bidratt til at bokprosjektet kom i gang, og som også har vært motivator for arbeidet. En særlig takk også til advokat Heddy Ludvigsen i Hjort for gode innspill til omtalen av regelverket om offentlig støtte og offentlige anskaffelser, og til seniorrådgiver Henning Osnes Teigene i Kystverket, som har bidratt med oppklaringer om reglene om los. Andre kollegaer i Kystverket, i Kystseksjonen i departementet og i Hjort har også vært gode og tålmodige diskusjonspartnere. Sist, men ikke minst: en stor takk til professor emeritus Thor Falkanger, som har bidratt med gode råd og innspill til endringer som faglig konsulent. En takk til alle, samtidig som vi understreker at teksten i boken – og eventuelle feil og unøyaktigheter – selvsagt står for vår egen regning.

Selv om vi har gått gjennom teksten mange ganger, finner leserne helt sikkert noe de vil stusse over, og kanskje også noe som fremstår som feil eller uklart. Vi er takknemlige for å bli gjort oppmerksom på dette.

Til slutt vil vi rette en varm takk til våre hjemlige støttespillere som tålmodig har holdt ut gjennom forfatternes lange arbeidskvelder og -helger. Her nevnes særlig Sverre, Kristofer og Per.

April 2022

Kristin Bjella, Anne Katrine Flornes og Ingvild Skorve

Presentasjon av forfatterne

Kristin Bjella er cand.jur. fra Universitetet i Oslo (1987) og er advokat og partner i advokatfirmaet Hjort DA. Hun har tidligere arbeidserfaring fra Justisdepartementets lovavdeling, domstolen og Haavind AS, og omfattende styreerfaring. Bjella har fornybar energi og miljø, fast eiendom og offentlig sektors næringsvirksomhet, herunder havner, som sine hovedarbeidsfelt, og har lang erfaring fra rådgivning og prosedyre innen disse områdene. Bjella var leder for havne- og farvannsutvalget.

Anne Katrine Flornes er cand.jur. fra Universitetet i Bergen (2000). Flornes er utredningsleder i Nærings- og fiskeridepartementet og har en sentral rolle i departementets arbeid med regelverksutvikling blant annet knyttet til havne- og farvannsloven. Hun deltok i sekretariatet til havne- og farvannsløvutvalget og har ledet arbeidet med lovproposisjonen som ligger til grunn for den nye havne- og farvannsloven.

Ingvild Skorve har master i rettsvitenskap fra Universitetet i Bergen (2011). Skorve er seniorrådgiver i Nærings- og fiskeridepartementet og har en sentral rolle i departementets arbeid med regelverksutvikling blant annet knyttet til havne- og farvannsloven. Hun deltok i sekretariatet til havne- og farvannsløvutvalget og har deltatt i utarbeidelsen av lovproposisjonen som ligger til grunn for den nye havne- og farvannsloven.

Innhold

Forord	5
Presentasjon av forfatterne	6
DEL I	
INNLEDNING	25
1. Introduksjon til havne- og farvannsloven	27
2. Forholdet til annen lovgivning	28
2.1 Introduksjon	28
2.2 Plan- og bygningsloven	29
2.3 Forurensningsloven	29
2.4 Lov om offentlige anskaffelser	30
2.5 Konkurranseloven	32
2.6 Forvaltningsloven	32
3. Internasjonal rett	34
3.1 Folkerettslige konvensjoner	34
3.2 EØS-regler	34
3.2.1 Havneforordningen	34
3.2.2 EUs regelverks pakke «Fit for 55»	36
3.2.3 Direktiv om utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff	36
3.2.4 EØS-avtalens regler om offentlig støtte	37
DEL II	
KOMMENTARER TIL DE ENKELTE BESTEMMELSENE	39
Kapittel 1	
Innledende bestemmelser	41
Om kapittel 1	41
§ 1. Formål	41
Generelt	41

Introduksjon	41
Rettslig betydning av formålsbestemmelser	41
Sentrale utviklingstrekk	42
Generelle samfunnshensyn	42
Første ledd – lovens formål	43
Fremme sjøtransport som transportform	43
Hensynet til miljø	44
Effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn	45
Effektiv, sikker og miljøvennlig bruk av farvann	45
Farvann hvor allmennheten ferdes	47
Konkurransen om sjøarealene	47
Konkurransedyktig næringsliv	48
Nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser	49
Formålet med bestemmelsene om los	49
§ 2. Virkeområde	50
Generelt	51
Første ledd – lovens anvendelse på Norges fastland	51
Her i riket	51
Elver og innsjøer	52
Andre ledd – forholdet til folkeretten	53
Tredje ledd – lovens anvendelse på Svalbard og Jan Mayen	53
Fjerde ledd – lovens anvendelse utenfor territorialfarvannet	54
Femte ledd – unntak fra loven av hensyn til forsvarsinteresser	55
Sjette ledd – endringer i loven ved krigs- og trusselsituasjoner	55
§ 3. Definisjoner	56
Generelt	57
Introduksjon	57
Rettslig betydning av definisjoner	57
Første ledd – definisjoner	58
Første ledd bokstav a – eier	58
Første ledd bokstav b – fartøy	59
Første ledd bokstav c – farvann	61
Første ledd bokstav d – havn	61
Første ledd bokstav e – havneanlegg	63
Første ledd bokstav f – kommunens sjøområde	63
Første ledd bokstav g – los	63
Første ledd bokstav h – losing	64
Første ledd bokstav i – reder	64
§ 4. Delegering av kommunens myndighet og klageinstans	65
Generelt	65
Introduksjon	65
Nærmere om delegering av myndighet	65
Første ledd – delegering til interkommunalt samarbeid eller til interkommunalt selskap	66
Delegering til interkommunale samarbeidsformer	66

Delegering innad i kommunen	66
Delegering av departementets myndighet	66
Andre ledd – klageinstans for enkeltvedtak truffet av kommunen	67
Kapittel 2	
Farvann	68
Om kapittel 2	68
§ 5. Midlertidig begrensning av fartøyers opphold i havn	69
Generelt	69
Introduksjon	69
Kommunens virkemidler som forurensningsmyndighet	69
Begrensning av fartøyers opphold i havn	70
Kommunestyrets forskriftskompetanse	70
Lokal luftforurensning	70
Nødvendig begrensning av opphold	71
Midlertidig begrensning av opphold	72
Fartøyers opphold i havn	72
Nærmere om utforming av forskriften	73
Forholdet til mottakplikten i § 27	74
§ 6. Ansvar for fremkommelighet	75
Generelt	75
Introduksjon	75
Rettslig betydning av bestemmelsen	76
Første ledd – ansvar og oppgaver	77
Isbryting og fjerning av gjenstander	77
Fordeling av ansvar mellom stat og kommune	78
Avgrensning av ansvaret	79
Det offentliges ansvar for fremkommelighet inn mot havn	80
Statsstøtte	82
Overvåkning av farvannet	85
Håndtering av vrak	85
Fjerning av gjenstander som er til fare for fritidsbåttrafikken og andre brukere av farvannet	86
Vedlikehold av fyr og merker	86
Andre ledd – ansvaret for utbedringer i farvannet	86
Utbedringer i farvannet	86
Den geografiske utstrekningen av ansvaret	87
Vedlikehold og reparasjoner av tidligere farvannstiltak	88
§ 7. Regulering av ferdsel	89
Generelt	89
Introduksjon	89
Konkurransen om sjøarealene	90
Forholdet til kommunens forskriftshjemmel for ferdsel med fritidsfartøy i § 8	90
Regulering av ferdsel	91

Enkeltvedtak eller forskrift	91
Hva som kan reguleres i medhold av § 7	91
Fartsbegrensninger	91
Farleder, seilingsleder, trafikkseparering og andre rutetiltak	93
Forbud mot og påbud om bruk av bestemte farleder og farvann	94
Forbud mot dykking eller bruk av undervannsfartøy	94
Stans, ankring og fortøyning	94
§ 8. Regulering av ferdsel med fritidsfartøy	95
Generelt	95
Første ledd – regulering av ferdsel med fritidsfartøy	96
Hva som kan reguleres i medhold av § 8	96
Forholdet til småbåtloven og sjøveisreglene	96
Forholdet til statens hjemmel for å gi forskrift om regulering av ferdsel i § 7	97
Skilt og digital formidling av fartsgrenser	97
Regler om bruk av vannscooter	98
Kommunen kan fastsette andre fartsgrenser enn statlige, generelle fartsgrenser	99
Andre ledd – kommunale forskrifter har forrang	99
Tredje ledd – definisjon av fritidsfartøy	100
§ 9. Regulering av bruk av kommunens sjøområde	101
Generelt	102
Introduksjon	102
Forholdet til statens hjemmel til å regulere ferdsel etter § 7	102
Første ledd – hjemmel for regulering i kommunens sjøområde	103
Enkeltvedtak eller forskrift	103
Sikker ferdsel	103
Kommunens sjøområde	104
Ankring	104
Taubåt- og fortøyningsassistanse	105
Snøtømming	105
Dykking	105
Sjøfly	106
Andre ledd – statlig godkjenning av kommunens ankringsregler	106
Tredje ledd – statens forskrifter har forrang	106
§ 10. Ansvar og myndighet for navigasjonsinnretninger og farvannsskilt	107
Generelt	107
Første ledd – forbud mot å påvirke innretninger og skilt	108
Navigasjonsinnretninger og farvannsskilt	108
Handlinger som omfattes av forbudet	108
Andre ledd – statens ansvar for navigasjonsinnretninger og farvannsskilt	109
Tredje ledd – tillatelse til oppsetting og endring	110

Fjerde ledd – departementets påleggsmyndighet	110
Pålegg om etablering, drift og vedlikehold av navigasjonsinnretninger og farvannsskilt	110
Pålegg om fjerning, flytting eller endring av navigasjonsinnretninger og farvannsskilt	111
Pålegg om skjerming, endring eller fjerning av lys eller andre innretninger	111
Femte ledd – hvem pålegg kan rettes mot	111
Pålegg etter fjerde ledd bokstav a	111
Pålegg etter fjerde ledd bokstav b og c	112
Sjette ledd – forskrift om navigasjonsinnretninger og farvannsskilt ...	112
§ 11. Plikt til å varsle om fare	112
Generelt	112
Første ledd – skipsførers eller stedfortreders varslingsplikt	113
Andre ledd – andres varslingsplikt	114
§ 12. Offisiell sjøkartmyndighet	114
Generelt	114
Første ledd – utstedelse av offisielle sjøkart	115
Offisiell sjøkartmyndighet	115
Sjøkart	115
Nautiske publikasjoner	115
Andre ledd – forskrift om meldeplikter	116
§ 13. Sjøtrafikksentraler	116
Generelt	116
Introduksjon	116
Nærmere om sjøtrafikksentraler	117
Første ledd – sjøtrafikksentralenes opprettelse og oppgaver	117
Opprettelse av sjøtrafikksentral	117
Sjøtrafikksentralers oppgaver	118
Andre ledd – sjøtrafikksentralenes myndighet og drift	118
Tredje ledd – forskrift om krav til personell	119
Fjerde ledd – forskrift om sjøtrafikksentralene ved beredskap og krig ..	120
§ 14. Tiltak som krever tillatelse	120
Generelt	121
Første ledd – tiltak som krever tillatelse	121
Hvor søknadsplikten gjelder	121
Tiltak som krever tillatelse	122
Tiltak som kan påvirke sikkerheten	122
Tiltak som kan påvirke ferdselen	122
Tiltak som kan påvirke forsvars- og beredskapsinteresser	122
Hva regnes som tiltak	123
Terskelen for søknadsplikt	123
Tiltak må ikke stride mot havne- og farvannsloven	123
Hensynet til miljø ved vurdering av søknader	124
Søknadsplikt etter plan- og bygningsloven	125

Andre ledd – fordeling av myndighet	125
Kommunens myndighet til å behandle søknader	125
Statens myndighet til å behandle søknader	126
Begrepet ferdsel	126
Tredje ledd – tiltak som alltid skal behandles av departementet	126
Fjerde ledd – samordnet behandling av søknader	127
Femte ledd – melding om at tiltaket er søknadspliktig	128
Sjette ledd – forskrift om søknadsplikt	129
§ 15. Pålegg om undersøkelse før vedtak kan treffes	129
Generelt	129
Pålegg om undersøkelser før vedtak	130
Nødvendige undersøkelser	130
Pålegget må stå i rimelig forhold til konsekvenser av tiltaket	131
Gjennomføring og kostnadene ved tiltaket	131
§ 16. Vilkår for og bortfall av tillatelse	132
Generelt	132
Introduksjon	132
Den ulovfestede forvaltningsrettslige vilkårlæren	132
Første ledd – vilkår for tillatelse	133
Andre ledd – dekning av utgifter	134
Tredje ledd – kompenserende tiltak	134
Fjerde ledd – bortfall av tillatelse ved passivitet	135
§ 17. Forbud mot å volde fare eller ulempe	136
Generelt	137
Introduksjon	137
Forholdet til øvrige bestemmelser	137
Første ledd – forbud mot å volde fare eller ulempe	138
Fartøy eller andre gjenstander	138
Fare eller ulempe	138
Bruk eller etterlatelse av gjenstander	138
Miljøkonsekvenser	139
Bruken av farvannet og havnen	139
Unntak fra forbudet	140
Andre ledd – den ansvarliges tiltaksplikt	140
Tiltaksplikt	140
Tiltaket skal stå i rimelig forhold til faren eller ulempen	140
Tredje ledd – pålegg om gjennomføring av tiltak	142
Fordeling av myndighet mellom stat og kommune	142
Kommunens påleggskompetanse	142
Hva pålegget kan omfatte	143
Fjerde ledd – hvem som regnes som ansvarlig	144
Femte ledd – hjemmel for fjerning av vrak	145
§ 18. Gjennomføring av tiltak på vegne av den ansvarlige og refusjon av utgifter	146
Generelt	146

Introduksjon	146
Nærmere om direkte gjennomføring	146
Første ledd – myndighetenes adgang til direkte gjennomføring	147
Direkte gjennomføring når pålegg ikke er etterkommet	147
Direkte gjennomføring uten forutgående pålegg	148
Hvilke tiltak myndighetene kan iverksette i medhold av § 18	
første ledd	149
Andre kan engasjeres til å gjennomføre tiltaket	151
Er beslutninger etter første ledd enkeltvedtak?	152
Myndighetsfordeling mellom stat og kommune	153
Fjerning av etterlatte fartøy og vrak	153
Andre ledd – bruk av den ansvarliges eiendom	154
Den ansvarliges eiendom	154
Bistand fra politiet	155
Tredje ledd – forskrift om myndighetenes gjennomføring av tiltak	156
Fjerde ledd – refusjon av avgifter	156
Det offentlige og tredjepersoners utgifter kan kreves refundert	156
Krav kan rettes mot den som er ansvarlig	156
Hvilke kostnader som kan kreves refundert	156
Kravet må stå i et rimelig forhold til faren eller ulempen	157
Er refusjonskrav etter fjerde ledd et enkeltvedtak?	157
Tredjepersons utgifter, skade og tap	158
Salg av fartøy for å få dekket utgifter, skade eller tap	159
Forholdet til ansvarsbegrensningsregler	160
Femte ledd – panterett	161
§ 19. Bruk av tredjepersons eiendom ved gjennomføring av tiltak	161
Generelt	161
Første ledd – bruk av tredjepersons eiendom	162
Myndigheten som kan bruke tredjepersons eiendom	162
Vilkår for bruk av tredjepersons eiendom	162
Tredjepersons eiendom	163
Nødrett	163
Andre ledd – erstatning for skade	164
§ 20. Tiltak overfor fartøy i fare	165
Generelt	165
Introduksjon	165
Forholdet til §§ 17 til 19	166
Første ledd – pålegg om tiltak	166
Fartøy i fare eller som truer sikkerheten	166
Tiltak må være «nødvendige» og «påkrevde»	167
Aktuelle tiltak som kan pålegges	168
Myndigheten er lagt til departementet	168
Hvem pålegg kan rettes mot	168
Forholdet til forvaltningsloven	168
Andre ledd – pålegg rettet mot assisterende fartøy	169

Tredje ledd – direkte gjennomføring	169
Departementets hjemmel til å iverksette tiltak på den ansvarliges vegne	169
Direkte gjennomføring når pålegg ikke er etterkommet	170
Direkte gjennomføring uten forutgående pålegg	170
Bistand fra politiet	170
Fjerde ledd – skade på eiers, reders og lasteiers eiendom	171
Femte ledd – refusjon av kostnader	171
Sjette ledd – forskrift om gjennomføring av bestemmelsen	172
§ 21. Losplikt	172
Generelt	173
Introduksjon	173
Nærmere om losordningen	173
Første ledd – hvordan losplikten kan oppfylles	173
Andre ledd – hvem som er ansvarlig for å oppfylle losplikten	174
Tredje ledd – plikt til å bruke los ved behov for veiledning	175
Fjerde ledd – forskrifter om los	176
Femte ledd – hensyn ved fastsettelse av losplikt	177
Sjette ledd – losplikt av hensyn til rikets sikkerhet	178
§ 22. Skipsførers plikter ved losing	179
Generelt	179
Første ledd – tilrettelegging for losingen	179
Andre ledd – når losen overtar kontrollen med fartøyets fremdrift	180
Tredje ledd – bestemmelsen endrer ikke skipsførers ansvar	181
Fjerde ledd – forskrift om tilrettelegging for losen	181
§ 23. Losens plikter ved losing og krav til losen	181
Generelt	182
Første ledd – losens veiledningsplikt	182
Andre ledd – hvor losen skal oppholde seg under losingen	183
Tredje ledd – tjenestefrihet	184
Fjerde ledd – erstatningsansvar	184
Femte ledd – forskrifter om losens plikter ved losing	186
Sjette ledd – forskrifter om krav til losen	186
§ 24. Farledsbevis	186
Generelt	187
Første ledd – farledsbevis	187
Andre ledd – kadettfarledsbevis	188
Tredje ledd – skipsfører må ha farledsbevis	188
Fjerde ledd – utstedelse av farledsbevis	189
Femte ledd – forskrift om farledsbevis	190
§ 25. Autonom kystseilas	190
Generelt	191
Første ledd – tillatelse til autonom kystseilas	191
Begrepet «autonom kystseilas»	191
Tillatelse til å seile angitte fartøy i angitte områder	192

Søknad og forholdet til annet regelverk	192
Andre ledd – vilkår for tillatelse	193
Adgang til å fastsette vilkår for tillatelse	193
Trinnvis uttesting	193
Krav til fartøyets navigasjons- og manøvreringssystem	194
Begrensninger for seilas	194
Krav til farvannskompetanse for personell og til at los skal konsulteres	194
Tredje ledd – forutsetninger for tillatelse	195
Fjerde ledd – forebyggende tiltak	196
Femte ledd – forskrift om autonom kystseilas	196
§ 26. Organisering av lostjenesten	196
Generelt	197
Første ledd – organisatorisk skille mellom forvaltningsmessig og operativ del	197
Andre ledd – beslutning om organisering av lostjenesten	198
Tredje ledd – tilsyn	198
Fjerde ledd – lostjenesten ved beredskap og i krig	198
Kapittel 3	
Havner	199
Om kapittel 3	199
§ 27. Mottaksplikt	201
Generelt	201
Introduksjon	201
Internasjonale regler og avtaler	201
Konkurranserettens betydning for rett til å nekte anløp	202
Myndighetsmisbrukslærens betydning for rett til å nekte anløp	203
Bestemmelsens selvstendige betydning	204
Første ledd – mottakplikten	204
Plikt til å motta fartøy i lovlig ærend	204
Hvem plikten hviler på	205
Mottaksplikt så langt kapasiteten tilsier	205
Mottaksplikt ved særlig tilpassede havner	206
Prioritering av fartøy som kan kobles til landstrøm	206
Begrensning i mottakplikten – urimelig fortrengsel	207
Begrensning i mottakplikten – risiko for miljøet	207
Nærmere om lokal luftforurensning	208
Begrensning i mottakplikten – risiko for sikkerheten	210
Beslutning om å nekte anløp er ikke enkeltvedtak	211
Andre ledd – unntak for havner som ikke er åpne for alminnelig trafikk	212
Tredje ledd – enkeltvedtak og forskrift om mottaksplikt	212
§ 28. Krav til forvaltning og drift av havn	213
Generelt	213

Første ledd – forvaltning av havneinfrastruktur og havnetjenester	213
Andre ledd – krav til drift av havn	215
Forholdet mellom andre ledd og annet regelverk	215
Krav til drift av havn	215
Hensynet til sikkerhet	216
Hensyn til miljø	216
§ 29. Vederlag for havnetjenester og bruk av havneinfrastruktur	217
Generelt	217
Første ledd – publisering av priser og forretningsvilkår	218
Havnetjenester og havneinfrastruktur	218
Publisering av priser og vilkår	219
Andre ledd – fastsettelse av vederlag	219
Gjennomføring av havneforordningen	219
Generell hjemmel for forskrift om vederlag og bruk av infrastruktur	220
Høy terskel for å sette pris til side som urimelig	220
§ 30. Sikring av havner og havneanlegg	221
Generelt	221
Introduksjon	221
Internasjonalt regelverk om sikring av havner	221
Første ledd – tiltak for å forebygge terrorhandlinger og ulovlige handlinger	222
Tiltaksplikt for eiere og operatører	222
Terrorhandling	223
Begrepene «havn» og «havneanlegg»	223
Andre ledd – rammene for regulering av havnesikring	224
Departementets hjemmel til å gi forskrift	224
Bestemmelser om hvilke havner som har tiltaksplikt, og om nødvendige tiltak	224
Politiattest	224
§ 31. Beredskap i havner og havneanlegg	225
Generelt	225
Første ledd – bistandsplikt til Forsvaret	225
Hvem plikten påhviler	225
Krise og krig	226
Andre ledd – havner og havneanlegg av særlig forsvarsmessig betydning	226
Tredje ledd – utpeking av havner av særlig forsvarsmessig betydning . .	226
§ 32. Forvaltning av kapital i kommunalt eide havner	227
Generelt	228
Introduksjon	228
Regulering av havners kapital i tidligere havne- og farvannslover . .	228
Forvaltning av kapital i kommunale havner etter ny lov	229
Tilsyn og kontroll	229

Første ledd – bestemmelsens virkeområde: havnevirksomhet	
i kommunalt eide havner	229
Kommunalt eide havner	229
Om organisasjonsform for kommunal havn	230
ESA-sak om offentlige organisasjonsformer og reglene om offentlig støtte	230
Kommunalt eid havn og bestemmende innflytelse	231
Midler fra havnevirksomhet	232
Havnevirksomhet – drift av havn og salg av tjenester knyttet til driften	232
Havn åpen for alminnelig trafikk	233
Havnevirksomhet og tidligere opparbeidet havnekapital	233
Verdier i havnevirksomhet avgrenset mot eiernes andre verdier	234
Overgangsregler for havner uten tidligere havnekapital	235
Andre ledd – regnskapskrav for havnevirksomhet	236
Regnskapsmessig skille fra kommunens øvrige virksomhet	236
Regnskapsregler for kommunalt eide havner	236
Revisjonsplikt	237
Tredje ledd – utdeling av midler fra havnevirksomhet	238
Utdeling av midler	238
Generelle selskapsrettslige krav til utdeling	238
Tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold	239
Tilstrekkelige midler til investeringer direkte knyttet til tjenesteyting	239
Utdeling etter omdisponering av havnearealer til andre formål	240
Om avsetning av midler for fremtidige investeringer før utdeling	240
Fjerde ledd – krav til saksbehandling	243
Generelt om saksbehandling for utdeling av midler	243
Utdeling kan bare foretas etter forslag fra styret	243
Særlig om havnevirksomhet i kommunalt foretak eller kommunal etat	243
Femte ledd – nedleggelse av havnevirksomhet	244
Sjette ledd – endring av kommunale eierskap	244

Kapittel 4

Gebyr og avgifter	245
Om kapittel 4	245
§ 33. Saksbehandlingsgebyr	245
Generelt	246
Saksbehandlingsgebyr	246
Myndighet til å gi forskrift om gebyr	246
Gebyret skal ikke overstige selvkost	246
Klage medfører ikke gebyr	247
§ 34. Sikkerhetsavgift	247
Generelt	247

Adgang til å ilegge sikkerhetsavgift	247
Forskrift om sikkerhetsavgift	247
Avgiftsområde	248
Avgiftens innretning	248
§ 35. Losavgifter	248
Generelt	249
Første ledd – avgiftsplikt	249
Andre ledd – nærmere regler om losavgifter	249
De ulike losavgiftene og hva de dekker	249
Hva som kan reguleres i forskrift	250
§ 36. Farvannsavgift	251
Generelt	251
Introduksjon	251
Farvannsavgiften skal ikke overskride selvkost	252
Begrepet «farvannsavgift»	252
Første ledd – kommunens adgang til å kreve inn farvannsavgift	252
Farvannsavgiften betales for anløp av fartøy	252
Nærmere om begrepet «anløp»	253
Avgiftsplikten utløses ved anløp til havn	253
Avgiftsplikten utløses ved anløp til drift av akvakulturanlegg	254
Differensiering av avgiften	254
Manglende betaling	255
Andre ledd – kostnader som kan finansieres med farvannsavgift	255
Uttømmende angivelse av hvilke kostnader som kan finansieres med avgift	255
Kostnader ved kommunens oppfølging av ansvaret etter § 6	255
Kostnader ved kommunens utøvelse av myndighet etter loven	256
Kostnader ved farvannsskilt og navigasjonsinnretninger	257
Avgiften skal ikke overskride selvkost	257
Direkte og indirekte kostnader	259
Bare kommunens kostnader kan dekkes med avgiften	259
Avgiftsdekning ved interkommunale samarbeidsformer	259
Konkurrans- og statsstøtteregulering	260
Tredje ledd – forskrift om kommunens administrasjon av avgiften	260
Fjerde ledd – innkreving av farvannsavgift på kommunens vegne	260
 Kapittel 5	
Tilsyn og meldeplikt	262
Om kapittel 5	262
§ 37. Tilsyn	262
Generelt	262
Introduksjon	262
Tilsyn med aktørplikter og kommuneplikter	263
Første ledd – generelt tilsyn med loven	263
Tilsynsmyndighet	263

Tilsynet skal konsentreres om risikoutsatte forhold	263
Andre ledd – tilsyn med kommunenes plikter	264
Identifisering av kommuneplikter	264
Tilsyn med kommunene er begrenset til lovlighestilsyn	265
§ 38. Gjennomføring av tilsyn	266
Generelt	266
Introduksjon	266
Gjennomføring av tilsyn med aktørplikter og kommuneplikter	266
Første ledd – tilgang til tilsynsobjekter	267
Uhindret tilgang	267
Uhindret tilgang så langt det er nødvendig	267
Andre ledd – pålegg om å fremlegge informasjon	268
Informasjon av betydning skal fremlegges	268
Pålegg kan gis til enhver som driver aktivitet	268
Pålegg kan gis til andre	268
Tredje ledd – nærmere bestemmelser om gjennomføring av tilsynet	269
§ 39. Opplysnings- og meldeplikt	269
Generelt	270
Introduksjon	270
Forholdet mellom første og andre ledd	270
SafeSeaNet	270
Første ledd – opplysningsplikt for transportplanlegging	271
Transportplanlegging	271
Plikten gjelder for «opplysninger»	271
Hvem som kan pålegges opplysningsplikt	271
Opplysningsplikt til myndighetene	272
Forholdet til forvaltningsloven	272
Andre ledd – meldeplikter	272
Hvilke meldeplikter som kan pålegges	272
Hvem som kan pålegges meldeplikt	273
Hvem melding skal gis til	273
Manglende oppfyllelse av meldeplikter	273
Tredje ledd – informasjons- og kommunikasjonssystemer	274
Kapittel 6	
Inndrivelse av krav	275
Om kapittel 6	275
§ 40. Sikring av krav	275
Generelt	275
Introduksjon	275
Første ledd – solidaransvar	276
Om solidaransvar	276
Eiers solidaransvar	276
Reders solidaransvar	277
Agentens solidaransvar	277

Andre ledd – økonomisk sikkerhetsstillelse for krav	277
Avgifter som det kan kreves økonomisk sikkerhet for	277
Konsekvenser av at krav om sikkerhetsstillelse ikke innfris	278
Andre virkemidler for å sikre avgiftskrav: sjøpant	279
Krav om sikkerhetsstillelse ved tidligere forsømmelser av betalingsplikt	279
Forsinkelsesrenter	280
Forholdet til forvaltningsloven	280
Tredje ledd – forfalte avgifter	280
§ 41. Inndrivelse av gebyr og avgift	281
Generelt	281
Første ledd – tvangsgrunnlag for utlegg	282
Andre ledd – panterett	282
Panterett i skip og last	282
Sjølovens regler om sjøpant gjelder	282
Tredje ledd – forsinkelsesrente	283
Fjerde ledd – forskrift om avgift	283
Kapittel 7	
Forvaltningstiltak og sanksjoner	284
Om kapittel 7	284
§ 42. Pålegg om retting og stansing	284
Generelt	284
Første ledd – pålegg om retting og stansing	285
Hvem som kan gi pålegg etter første ledd	285
Retting og stansing	285
Forhold som er i strid med loven	286
Hvem pålegg kan rettes mot	286
Frist for oppfyllelse og virkninger av at pålegg ikke etterkommes . .	286
Forholdet til forvaltningsloven	287
Andre ledd – bistand fra politiet	287
§ 43. Forelegg om plikt til å etterkomme pålegg eller forbud	288
Generelt	288
Første ledd – utferdigelse av forelegg	288
Hvem kan ilegge forelegg	288
Krav til utstedelse av forelegg	288
Iverksetting av forelegg	289
Andre ledd – prøving av forelegget	289
Tredje ledd – forelegg kan ikke påklages	289
§ 44. Tvangsfullbyrdelse	289
Generelt	290
Første ledd – adgang til å gjennomføre pålegg for den ansvarliges regning	290
Hvem som kan tvangsfullbyrde pålegg	290
Tvangsfullbyrdelse kan skje når pålegg ikke er etterkommet	291

Hvilke tiltak myndighetene kan iverksette i medhold av	
første ledd	291
Pålegget kan utføres for vedkommendes regning	291
Andre ledd – tvangsfullbyrdelse ved overhengende fare	292
§ 45. Tvangsmulkt	292
Generelt	293
Første ledd – hjemmel for tvangsmulkt	293
Andre ledd – når tvangsmulkt kan fastsettes	293
Tredje ledd – hvem kan pålegges tvangsmulkt	294
Fjerde ledd – solidarisk heftelse	294
Femte ledd – forskrift om tvangsmulkt	295
Sjette ledd – forholdet til forvaltningsloven	295
§ 46. Endring og tilbakekall av tillatelse	295
Generelt	296
Første ledd – når tillatelse kan endres eller tilbakekalles	296
Minst inngripende tiltak må velges først	296
Omgjøring når sikkerheten eller ferdselen blir vesentlig dårligere	
enn ventet	297
Omgjøring når skaden kan reduseres uten nevneverdig kostnad	298
Omgjøring ved grove eller gjentatte overtredelser av loven	298
Omgjøring når pålegg ikke er etterkommet	299
Omgjøring når det følger av andre regler om adgang	
til omgjøring	299
Andre ledd – tidsbegrenset endring og tilbakekall	299
Tredje ledd – hensyn til innehaver av tillatelse	299
Fjerde ledd – forskrift om endring og tilbakekall av tillatelse	300
§ 47. Tap av retten til farledsbevis	300
Generelt	300
Første ledd – vilkår for tap av retten til farledsbevis	301
Vilkår for inndragning	301
Inndragelse ved regelbrudd	301
Inndragelse ved brudd på vilkår for farledsbevis	302
Inndragelse når innehaver er åpenbart uskikket	302
Andre ledd – vedtak om rettighetstap	302
Tredje ledd – forskrift om tap av retten til farledsbevis eller	
kadettfarledsbevis	303
§ 48. Endring og tilbakekall av tillatelse til autonom kystseilas	303
Generelt	304
Første ledd – vilkår for å kunne endre eller tilbakekalle tillatelse	304
Vilkår for å kunne omgjøre tillatelse	304
Omgjøring dersom sikkerheten eller ferdselen blir vesentlig	
dårligere enn ventet	304
Omgjøring når forutsetningene for tillatelsen ikke lenger	
er til stede	305
Omgjøring ved regelbrudd	305

Andre ledd – tidsbegrenset endring og tilbakekall av tillatelse	306
Tredje ledd – hensyn som skal vektlegges	306
Fjerde ledd – forskrift om endring og tilbakekall av tillatelse	306
§ 49. Adgang til å nekte fartøy losing	306
Generelt	307
Første ledd – vilkår for å nekte fartøy losing	308
Forutsetninger for å kunne nekte fartøy losing	308
Nekting av los ved regelbrudd	308
Nekting av los ved risiko for tap av menneskeliv, skade på miljøet eller tap av verdier	309
Forholdet mellom § 49 og § 40 andre ledd	310
Forholdet til forvaltningsloven	310
Andre ledd – fartøyet skal underrettes	310
Tredje ledd – forskrift om i hvilke tilfeller losing kan nektes	310
§ 50. Overtredelsesgebyr	310
Generelt	311
Introduksjon	311
Formålet med overtredelsesgebyr	311
Overtredelsesgebyr regnes som straff etter EMK	312
Første ledd – ileggelse av overtredelsesgebyr	312
Handlingsnormer som kan ilegges overtredelsesgebyr	312
Skyldkrav – forsett eller uaktsomhet	313
Andre ledd – brudd på forskrifter	313
Tredje ledd – overtredelsesgebyr for foretak	313
Fjerde ledd – utmåling av overtredelsesgebyr	314
§ 51. Straff	315
Generelt	315
Introduksjon	315
Intensjon med straff	315
Første ledd – overtredelse av ferdselsregulering	316
Hvilke overtredelser straffes med bot	316
Forenklet forelegg	317
Andre ledd – overtredelser som kan medføre betydelig skade	317
Tredje ledd – overtredelse ved grov uaktsomhet	318
 Kapittel 8	
Ikraftsetting og overgangsregler	319
Om kapittel 8	319
§ 52. Ikraftsetting	319
Generelt	319
Første ledd	319
Andre ledd	319
§ 53. Overgangsbestemmelser	320
Generelt	320
Første ledd	320

Andre ledd	320
Tredje ledd	320
§ 54. Endringer i andre lover	321
Generelt	321
Litteraturliste	322
Lovregister	323
Forskriftsregister	332
Kongelige resolusjoner	338
Direktiver og forordninger	339
Internasjonale konvensjoner	340
EU-domstolen, EU-kommisjonen og ESA	341
Domsregister	342
Rapporter, forvaltningspraksis og tolkningsuttalelser	343
Stikkord	345

Del I

Innledning

1. Introduksjon til havne- og farvannsloven

1.1 Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) ble vedtatt 21. juni 2019 og trådte i kraft 1. januar 2020. Lovens forarbeider er NOU 2018: 4 *Sjøveien videre*, Prop. 86 L (2018–2019), Prop. 108 L (2018–2019), Prop. 30 L (2020–2021), Innst. 301 L (2018–2019) og Innst. 120 L (2020–2021). Loven erstatter tidligere havne- og farvannslov av 2009 (LOV-2009-04-17-19) og losloven (LOV-2014-08-15-61).

Havne- og farvannsloven er en særlov om havnevirksomhet, farvannsforvaltning og sikkerhet og ferdsel på sjøen. Loven gjelder i alle sjøområder ut til territorialgrensen og er også gjort gjeldende på Svalbard, med tilpasninger. Enkelte bestemmelser er gjort gjeldende i Norges økonomiske sone. Loven er en rammelov, og store deler av reguleringen er overlatt til forvaltningen ved forskrifter med hjemmel i loven.

1.2 Havne- og farvannsloven av 2019 omstrukturerer og tar sikte på å forenkle tidligere lov, i tillegg til at den inneholder en rekke materielle endringer. Losordningen, som tidligere var regulert i en egen loslov, er innarbeidet for å gi en mer helhetlig og oversiktlig regulering av sjøsikkerhetstiltakene. Lovgiver har vektlagt at loven skal bidra til å nå transport- og næringspolitiske mål, og samtidig innrettes slik at transportsektorens ansvar for klima og miljø ivaretas, jf. Prop. 86 L (2018–2019) s. 7.

1.3 Mange har interesser i å benytte kystsonen til ulike formål. Forarbeidene peker på at konkurransen om sjøarealene har tiltatt de senere årene, og at loven må ta hensyn til dette:

«Det legges derfor opp til at den nye havne- og farvannsloven skal favne videre enn å ensidig vektlegge sjøtransport- og havnenæringen. Loven vil fortsatt være en sektorlov for sjøtransport, men skal også, i samvirke med plan- og bygningsloven og annet relevant regelverk, ivareta næringsinteresser og andre brukergrupper av farvannet samt klima- og miljøhensyn.» (Prop. 86 L (2018–2019) s. 7)

Loven inneholder bestemmelser som skal bidra til sikkerhet i farvannet, for eksempel ved trafikkregulering, plikt til å melde om farer og regler som stiller krav til navigasjonsinnretninger. Loven regulerer sjøtrafikkentralene og lostjenesten, og har regler som skal sikre kontroll med tiltak i sjøen og på land som vil kunne påvirke forholdene i farvannet. Loven inneholder også regler om tiltak ved ulykker og andre hendelser som kan medføre skade eller utgjøre fare for sikker ferdsel i farvannet.

Ansvar for rydding og isbryting i farvannet og myndigheten til å gi tillatelser til tiltak og pålegg ved ulykker viderefører i hovedsak myndighetsfordelingen mellom stat og kommune i de tilsvarende bestemmelsene etter havne- og farvannsloven av 2009. Kommunene er gitt myndighet til blant annet å regulere ankring, bruk av taubåt og dykking i eget sjøområde, men med krav om at forskrift om ankring skal godkjennes av departementet. Staten har ansvar for navigasjonsinnretninger og utbedringer i hele farvannet og kan også regulere ferdselen. Kommunene er gitt myndighet til å regulere ferdsel med fritidsfartøy i eget sjøområde med unntak av hoved- og biled. Hoved- og biled er de farledene som anses som de viktigste farledene og hvor trafikken er størst, og befinner seg både innenfor og utenfor området for kommunens planmyndighet, jf.

Prop. 86 L (2018–2019) s. 152. Farleder kan beskrives som definerte veistrekninger til sjøs. Farledsforskriften (2019) angir hvilke farleder som er hovedleder og bileder. Kommunens oppgaver i farvannet som angitt i loven kan finansieres med farvannsavgift.

Ansvarssubjektet ved ulykker og andre hendelser ble i gjeldende lov utvidet til å omfatte reder. Dette klargjør hvem som kan holdes ansvarlig dersom det offentlige er pådratt kostnader ved å gjennomføre tiltak på vegne av den som er ansvarlig for hendelsen.

Videre regulerer loven havnevirksomhet. Loven inneholder for eksempel bestemmelser om adgang for fartøy til å benytte havn, og regler om sikkerhet og terrorberedskap i havner og havneterminaler. Det kan også gis forskrift om krav til havner for å ivareta hensynet til miljø og sikkerhet. For de kommunale havnene er loven endret i forhold til tidligere lov ved at det er åpnet for at det kan deles ut verdier fra havnevirksomheten dersom det blant annet er avsatt tilstrekkelige midler til forsvarlig havnedrift. Reglene er ment å legge til rette for at kommunalt eide havner har en forsvarlig kapital for å kunne ivareta sin posisjon som viktig infrastruktur for sjøtransporten.

Havner har etter loven mottaksplikt, for å sikre forutsigbarhet for sjøtransporten. Plikten gjelder bare så langt havnen har kapasitet til å ta imot fartøyet. Loven gir også anledning til å avvise skip av hensyn til miljø og sikkerhet.

Lovens formål er formulert slik at det vil stilles strengere krav til aktører som utøver aktiviteter som kan skade miljøet. Loven gir myndighetene videre hjemler til å regulere bruken av farvannet som i større grad enn etter tidligere lov vektlegger hensynet til miljøet.

1.4 Det fremgår av forarbeidene at lovgiver har ønsket at loven skal være teknologinøytral. Det pågår når dette skrives, en utvikling av ny teknologi blant annet for bruk av drivstoff, førerløse fartøy og digitale kommunikasjonsmidler som det er ansett viktig at loven ikke er til hinder for. Dette tilsier også at eventuell regulering av slik ny teknologi bør fastsettes i forskrift heller enn ved lov, for å sikre behovet for en fleksibel tilpassning. Lovens formål vil ha særlig betydning for hvordan slik ny teknologi eventuelt bør reguleres. Her er det grunn til å vente at miljø og effektiv og sikker drift og forvaltning av havner og farvann vil være av de viktigste hensynene.

2. Forholdet til annen lovgivning

2.1 Introduksjon

Forarbeidene til havne- og farvannsloven understreker at loven er ment å favne videre enn å ensidig vektlegge sjøtransport- og havnenæringen. Loven skal virke sammen med annet relevant regelverk. Generelle lover som for eksempel plan- og bygningsloven, naturmangfoldloven, forurensningsloven, klimaloven, sjøloven, aksjeloven, lov om interkommunale selskaper, regnskapsloven, kommuneloven, forvaltningsloven og offentleg-lova vil regulere virksomheten og forvaltningen sammen med havne- og farvannsloven. At havne- og farvannsloven er en særlov for sitt område, innebærer som hovedregel at lovens bestemmelser går foran den alminnelige lovgivning dersom det er motstrid.

I det følgende redegjøres kort for noen sentrale lover som er relevante for regulering av havner og farvann. For en mer omfattende omtale av andre relevante lover vises til omtalen i Prop. 86 L (2018–2019) kapittel 5.

2.2 Plan- og bygningsloven

Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) regulerer arealplanlegging og byggevirksomhet. Hovedformålet med loven er å fremme bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner, jf. § 1-1 første ledd. Plandelen regulerer prosessen ved utarbeidelse av planer og gir rett og plikt til medvirkning for berørte interesser og myndigheter. Formålet med planlegging etter loven er å bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk av ressurser, jf. § 1-1 andre ledd. Byggesaksdelen regulerer søknadsplikt ved og prosess for iverksetting av de tiltak som faller inn under loven, og regulerer blant annet tilknytning til infrastruktur og krav til tiltaket og byggetomt. Formålet med byggesaksbehandling etter loven er å sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak. Det enkelte tiltak skal utføres forsvarlig, jf. § 1-1 tredje ledd første og andre punktum.

Loven gjelder for hele landet, og i sjøområder gjelder loven ut til én nautisk mil utenfor grunnlinjene, jf. § 1-2.

Plan- og bygningsloven har flere berøringspunkter med havne- og farvannsloven. For eksempel er «kommunens sjøområde» definert i havne- og farvannsloven § 3 bokstav f som «område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hoved- og biled». Det er dermed til dels plan- og bygningsloven som definerer det geografiske området hvor kommunen har ansvar og myndighet etter havne- og farvannsloven. Bortsett fra hoved- og biled har kommunen ansvar for de samme geografiske områdene etter begge lovene.

Et annet eksempel er at søknadsplikten i havne- og farvannsloven § 14 til dels overlapper med søknadsplikt for tiltak etter plan- og bygningsloven. For en rekke typer tiltak vil det være nødvendig med tillatelse etter begge lovene for å kunne iverksette tiltakene. Det følger også av havne- og farvannsloven § 14 fjerde ledd at det ikke kan gis tillatelser etter § 14 som vil være i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven (2008), med mindre plan- og bygningsmyndigheten har gitt dispensasjon til dette. Søknadsplikten i § 14 kan for enkelte typer tiltak også overlappe med annet regelverk, eksempelvis akvakulturloven, havressurslova, kulturminneloven eller forurensningsloven. Det må likevel søkes om særskilt tillatelse etter alle de relevante lovene.

2.3 Forurensningsloven

Lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) er et viktig regelverk ved hendelser i farvannet og gjelder situasjoner hvor det har oppstått eller er fare for akutt forurensning, eller hvor fartøy eller andre gjenstander kan være skjemmende eller til skade eller ulempe for miljøet. For hendelser som kan få konsekvenser for miljøet, kan forurensningsloven i gitte situasjoner overlappe havne- og farvannsloven. Også forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) vil være relevant og virke sammen med havne- og farvannsloven. Grenseverdiene fastsatt i forurensningsforskriften får direkte betydning for om kommunen har myndighet til å midlertidig begrense fartøyers opphold i havn etter havne- og farvannsloven § 5, og om en havn kan avvise et fartøy i medhold av

§ 27. Forurensningsforskriften inneholder også regler om levering og mottak av avfall og lasterester fra skip. Forskriften stiller blant annet krav om at havneansvarlig skal sørge for etablering og drift av mottaksordninger for avfall og lasterester fra skip i havnen.

2.4 Lov om offentlige anskaffelser

Kommuner og kommunalt eide havner må forholde seg til lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesloven) for sine innkjøp. Anskaffelsesloven gjelder ifølge lovens § 2 for offentlige oppdragsgivere som «inngår vare-, tjeneste- eller bygge- og anleggskontrakter, herunder konsesjonskontrakter, eller gjennomfører plan- og designkonkurranser, med en anslått verdi som er lik eller overstiger 100 000 kroner ekskl. merverdiavgift».

Lovens bestemmelser utfylles av sentrale forskrifter. Offentlig eid havnevirkosomhet må forholde seg til forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) og forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften).

Begge forskrifter kommer i utgangspunktet til anvendelse «når oppdragsgivere som nevnt i § 1-2 inngår vare-, tjeneste- eller bygge- og anleggskontrakter, eller gjennomfører plan- og designkonkurranser, med en anslått verdi som er lik eller overstiger 100 000 kroner ekskl. mva». Forsyningsforskriften vil ifølge § 1-1 bokstav e komme til anvendelse for kontrakter som er knyttet til utøvelsen av forsyningsaktiviteter som havner og lufthavner som definert i § 1-7, se nedenfor.

Anskaffelsesforskriften og forsyningsforskriften inneholder ulike regler for når kunngjøringsplikt inntreer, og hvilke prosedyreregler som gjelder. Forsyningsforskriften kan ofte være å foretrekke for oppdragsgivere, fordi denne har høyere terskelverdier for kunngjøringsplikt enn i anskaffelsesforskriften. Reglene i forsyningsforskriften gir også større fleksibilitet i gjennomføringen av konkurranse. Feil anvendelse av forsyningsforskriften kan medføre sanksjoner for havnen. Det er derfor viktig å sikre at havnen/kommunen følger rett regelverk for anskaffelsen. Se også omtale av konsesjonskontraktforskriften under.

For at forsyningsforskriften skal komme til anvendelse, må anskaffelsen ha en «oppdragsgiver» som definert i forskriften § 1-2, anskaffelsen må gjelde anskaffelse av en vare-, tjeneste- eller bygg- og anleggskontrakt som er knyttet til utøvelsen av en forsyningsaktivitet som definert i § 1-1 bokstav a til g, og kontrakten må ha en verdi tilsvarende eller større enn 100 000 kroner ekskl. mva.

Formålet med anskaffelsen er avgjørende for om forsyningsforskriften kommer til anvendelse. Vurderingstemaet er om den aktuelle anskaffelsen inngår som ledd i oppdragsgivers forsyningsaktivitet. Ved anskaffelser knyttet til andre deler av virksomheten gjelder følgelig ikke forsyningsforskriften.

En havn som er 100 prosent kommunalt eid, vil være et «offentligrettslig organ», jf. forsyningsforskriften § 1-2 (2) og følgelig «oppdragsgiver» etter forsyningsforskriften § 1-2 (1). Spørsmålet er om den enkelte anskaffelse som foretas av havnen, vil være tilknyttet en aktivitet som har til formål å utøve slik forsyning som definert i forsyningsforskriften §§ 1-3 til 1-9.

Anskaffelsen må være knyttet til aktiviteter som har til formål «å utnytte et geografisk område for å stille til rådighet» sjø- eller innlandshavner «eller andre terminalanlegg» for sjøtransportører, jf. forsyningsforskriften § 1-7.

For den nærmere avgrensningen av hva som faller inn under aktiviteter omfattet av forsyningsforskriften, kan det tas utgangspunkt i Nærings- og fiskeridepartementets veileder *Virkeområdet for forsyningsforskriften* (2018). Det følger av punkt 3.6.2 at:

«For havner vil en rekke aktiviteter være omfattet av forsyningsforskriften. For det første vil det inkludere den fysiske oppføringen av havnestrukturen, som terminalbygg. På samme måte som ved lufthavner vil aktiviteter som er omfattet av forsyningsforskriften inkludere disposisjoner som har til formål å muliggjøre transport av passasjerer og gods fra og til havneområdet. Dette kan for eksempel være kontrakter knyttet til oppføring og vedlikehold av kaianlegg, mudring, strømanlegg til båt og containere, kraner, lagerbygg og overvåkningsanlegg.».

I mange tilfeller vil det oppstå spørsmål om en anskaffelse er knyttet til forsyningsaktivitet eller ikke. Praksis synes å ha tatt utgangspunkt i at dersom et organ bare utøver aktiviteter som definert i forsyningsforskriften, vil de fleste anskaffelser ofte også anses som knyttet til slik aktivitet, jf. Jakobsen mfl. (2016) s. 169–170 med henvisning til sak C-247/89 *Commission v Portugal*. Se også KOFA-sak 2012/227 *Skagerak Nett AS*. Se særlig avsnitt 27, hvor klagenemnda kom til at inkasso- og faktureringstjenester for inndrivelse av nettleie var nødvendige for utførelsen av den aktuelle forsyningsaktiviteten og følgelig omfattet av forsyningsforskriften. Dette kan imidlertid ikke uten videre legges til grunn; spørsmålet om en anskaffelse er knyttet til forsyningsaktiviteten, beror på en konkret vurdering av den enkelte anskaffelse.

Mange havner utvider i dag sine forretningsområder. Havnene og skipsfarten er i omstilling til mer miljøvennlig virksomhet, og mange retter oppmerksomheten mot utvikling av ny teknologi og nye samarbeidsformer. For samarbeid som har karakter av anskaffelser, må havnen som oppdragsgiver være oppmerksom på når regelverket om offentlige anskaffelser kommer til anvendelse, og når det må utlyses konkurranse i tråd med regelverket.

Offentlig eide havner må også forholde seg til forskrift 12. august 2016 nr. 976 om konsesjonskontrakter (konsesjonskontraktforskriften). Konsesjonskontraktforskriften kommer til anvendelse på tjenestekontrakter og bygg- og anleggskontrakter der vederlaget bare består av retten til å utnytte tjenestene eller arbeidene sammen med betaling, og der driftsrisikoen ligger på leverandøren. Et typisk eksempel kan være at noen gis en enerett til å selge sine tjenester fra en offentlig aktørs eiendom eller område. Konsesjonskontraktforskriften vil normalt ikke komme til anvendelse på tjenester som tilbys direkte fra eksterne leverandører til skip i havnen, og der leverandøren bare leier plass for parkering eller tilgang til areal for å levere de aktuelle tjenester på samme vilkår som alle andre. Terskelverdien for at reglene kommer til anvendelse, er i skrivende stund NOK 51,1 mill., knyttet til kontraktens totale forventede omsetning.

2.5 Konkurranseloven

Lov 5. mai 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven) kommer til anvendelse på enhver enhet som utøver privat eller offentlig ervervsvirksomhet, jf. § 2. Loven gjelder ifølge § 3 for vilkår, avtaler og handlinger som foretas, har virkning eller er egnet til å ha virkning i Norge.

Urimelige priser eller vilkår for tjenester i havner kan etter forholdene rammes av konkurranseloven § 11 om foretaks utilbørlige utnyttelse av dominerende stilling og av forbudet mot urimelig prising. Etter konkurranseloven § 11 må to vilkår være oppfylt for at det skal foreligge en overtredelse. For det første må foretaket ha en dominerende stilling, og for det andre må foretakets adferd innebære en utilbørlig utnyttelse av den dominerende stillingen, foruten å være egnet til å ha merkbare konkurransebegrensende virkning på det aktuelle markedet, se NOU 2018: 4 *Sjøveien videre* s. 139. For kommunalt eide havner suppleres reglene av myndighetsmisbrukslæren.

Et eksempel på konkurranselovens anvendelse i havnesektoren er sak LH-2016-133696 mellom Hurtigruten AS og Bodø Havn KF. Her var det reist spørsmål om kommunen ved Bodø Havn KF hadde opptrådt i strid med konkurranseloven § 10 og § 11, og om et vedtak om prisøkning kunne gjøres gjeldende overfor Hurtigruten AS. Hurtigruten AS mente at Bodø Havn KF krevde urimelig pris, og at det forelå usaklig forskjellsbehandling. De påberopte seg blant annet konkurranseloven § 11, læren om myndighetsmisbruk og avtaleloven § 36 som grunnlag for et krav om tilbakebetaling av deler av vederlaget. Hurtigruten AS anførte også at Bodø Havn KF hadde overtrådt konkurranseloven § 10 ved å samarbeide med andre havner. De vant ikke frem i lagmannsretten. Lagmannsretten uttalte at det for samtlige rettsgrunnlag skulle mye til for å sette avtalen til side fordi prisen var urimelig. Det ble pekt på at terskelen for å sette avtalen til side er høy fordi det vil være vanskelig for domstolene å fastsette riktig pris i det enkelte tilfelle. Lagmannsretten kom etter dette til at det ikke forelå brudd på noen av bestemmelsene, og frifant Bodø kommune ved Bodø Havn KF.

2.6 Forvaltningsloven

Lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) inneholder regler om behandlingsmåten i den offentlige forvaltning. Loven stiller krav som forvaltningen må følge når avgjørelser treffes, og den gir parter rettigheter under saksbehandlingen. Loven gjelder for forvaltningen av havner og farvann, med generelle krav til saksbehandlingen. I loven defineres hva som anses som enkeltvedtak og forskrift, og hvilke saksbehandlingskrav som gjelder for slike vedtak.

Det følger av forvaltningsloven § 1 at loven gjelder for ethvert organ for stat eller kommune. Motsetningsvis vil ikke et privat rettssubjekt falle inn under loven. At havnevirksomhet er utskilt som eget rettssubjekt, enten i samarbeid i interkommunalt selskap eller i aksjeselskap, innebærer ikke i seg selv at forvaltningsloven ikke skal gjelde. Forvaltningsloven kan gjelde fullt ut for offentlig eide selskaper eller sammenslutninger som er innrettet for å ivareta offentlige interesser, se Bernt i Rettsdata note 3 (sist hovedrevidert 6. desember 2017):

Havne- og farvannsloven regulerer havnevirksomhet, forvaltning av farvann og krav til sikkerhet og fremkommelighet i norske farvann. Lovkommentaren vil gi god veiledning i forståelse av loven til kommuner, havner, skipsfartsnæringen, rederi- og havneorganisasjoner, personer som bruker farvannet til næring og friluftsliv, jurister, advokater, dommere og andre som har behov for å sette seg inn i dette regelverket.

Boken gir grundige kommentarer til bestemmelsene i loven, som trådte i kraft 1. januar 2020. Basert på forfatternes kjennskap til rettsområdet er de bestemmelsene som erfaringsmessig er mest utfordrende for aktørene, særlig grundig omtalt. Dette gjelder regler for kommunale havners økonomi, havners mottakplikt og kommunenes ansvar og myndighet i farvannet.

I flere av bestemmelsene er skjæringspunktet mellom økonomisk aktivitet og forvaltningsmyndighet en utfordring, og forfatterne gir brukerne av loven veiledning i dette. Havne- og farvannsloven må ses i sammenheng med annet relevant regelverk som har betydning for farvannsforvaltning og havnevirksomhet. Forfatterne redegjør for betydningen av slikt regelverk. Den tidligere losloven er tatt inn i den nye havne- og farvannsloven, og lovkommentaren gir også kommentarer til bestemmelsene om losordningen.

Kristin Bjella er cand.jur. fra UiO (1987) og er advokat med møterett for Høyesterett og partner i advokatfirmaet Hjort. Hun har tidligere arbeidserfaring fra blant annet Justisdepartementets lovavdeling og domstolen. Bjella har fornybar energi og miljø, fast eiendom og offentlig sektors næringsvirksomhet, herunder havner, som sine hovedarbeidsfelt og har lang erfaring fra rådgivning innen disse områdene. Hun var leder for havne- og farvannsutvalget.

Anne Katrine Flornes er cand.jur. fra UiB (2000). Flornes er utredningsleder i Nærings- og fiskeridepartementet og har en sentral rolle i departementets arbeid med regelverksutvikling knyttet til havne- og farvannsloven. Hun ledet arbeidet med utarbeidelse av lovproposisjonen som er grunnlaget for den nye havne- og farvannsloven, og deltok også i sekretariatet til havne- og farvannsløutvalget.

Ingvild Skorve har master i rettsvitenskap fra UiB (2011). Skorve er seniorrådgiver i Nærings- og fiskeridepartementet og har en sentral rolle i departementets arbeid med regelverksutvikling knyttet til havne- og farvannsloven. Hun deltok i sekretariatet til havne- og farvannsløutvalget og var med og utarbeidet lovproposisjonen som ligger til grunn for den nye havne- og farvannsloven.

 Denne utgivelsen finnes også på www.juridika.no

 Universitetsforlaget

ISBN 978-82-15-03721-9

