



Mandat for arbeidsgruppe – etterkontroll av havne- og farvannsloven

1. Bakgrunnen for arbeidet

Lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) trådte i kraft 1. januar 2020. For lover som har virket en stund, bør behov for etterkontroll vurderes. Formålet med slik etterkontroll er hovedsakelig å kontrollere om regelverket virker etter sin hensikt.

I Justisdepartementets veiledning om lov og forskriftsarbeid fremgår det i første avsnitt under punkt 15. *Etterkontroll av lover og forskrifter*, at «[r]egelarbeid må anses som en kontinuerlig prosess som ikke kan anses avsluttet selv om en lov eller en forskrift er vedtatt og satt i kraft». Dette betyr for eksempel at samfunnsutvikling, teknologiske fremskritt og den sikkerhetspolitiske situasjonen kan tilsi at regelverk bør endres for å være relevant og for å fungere etter sin hensikt.

Havne- og farvannslovens viktigste forarbeider er NOU 2018: 4 *Sjøveien videre* og Prop. 86 L (2018–2019) Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven). I mandatet til havne- og farvannslovutvalget fremgår det at utredningen bl.a. skal inneholde en vurdering av når og hvordan en ny regulering av havner og farvann bør evalueres. Dette er fulgt opp i kap. 13 i utredningen. Lovutvalget anbefaler «[...] at ny lov om havner og farvann evalueres i løpet av fem år etter at loven er trådt i kraft».

I Prop. 86 L (2018–2019) informerer departementet i pkt. 8.11.4 om at det tas sikte på å gjennomføre en evaluering av bestemmelsen som legger til rette for at losplikt kan oppfylles ved tillatelse til autonom kystseilas to år etter at bestemmelsen trådte i kraft, for å vurdere om ordningen fungerer etter hensikten. Dette er ikke blitt gjort.

Havne- og farvannsloven § 32 var ny i gjeldende lov, og regulerer forvaltning av kapital i alle kommunalt eide havner. I overgangsbestemmelse i § 53 andre ledd fremgår det at kommunale havner som ikke hadde havnekapital etter tidligere lov, ikke er omfattet av § 32 i gjeldende lov før Kongen bestemmer og tidligst fem år etter ikrafttreddelsen. Rammen på fem år ble valgt for å gi de havner som ikke er omfattet av havnekapitalreglene etter loven av 2009 tilstrekkelig tid til å tilpasse seg de nye reglene. En vurdering av om slike havner skal omfattes av de nye reglene er ikke gjennomført.

I transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling til havne- og farvannsloven har komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti en merknad om «at lovverket jevnlig må revideres for å tilpasses brukernes behov og myndighetenes plikt til å lovregulere farvannsforvaltningen, sikre fremkommelighet, tilpasse lovverket den teknologiske utviklingen, samt hensynta klima- og miljøforhold»

Ut over det som er omtalt ovenfor, er ikke evaluering eller etterkontroll nevnt i lovens forarbeider.

Alle offentlige tiltak og virksomheter, også lov- og forskriftsreguleringer, er imidlertid underlagt evalueringsplikt. Evaluering av regelverk innebærer å undersøke om reguleringen faktisk har effekter, og om den bidrar til måloppnåelse som forutsatt, både for det offentlige og for privat sektor. Dette fremkommer av veilederen *Evaluering av lover* (Justisdepartementet (2009) [G-2009-415]). Det fremgår samme sted at etterkontroll og revisjon av lovverk i stor grad tilfredsstiller krav til evalueringer, og at det tradisjonelt er etterkontroll som benyttes for å vurdere om et regelverk oppfyller lovgivers målsetting og for å avdekke ev. svakheter ved loven.

2. Arbeidsgruppens sammensetning

Arbeidsgruppen skal bestå av representanter fra Nærings- og fiskeridepartementet og Kystverket, og ledes av Nærings- og fiskeridepartementet.

Både juridisk og samfunnsøkonomisk kompetanse skal være representert i arbeidsgruppen. Arbeidsgruppen kan selv vurdere om det er behov for å innhente representanter fra Kystverket med nautisk kompetanse til enkelte møter.

3. Arbeidsgruppens oppdrag

Arbeidsgruppen skal foreta en systematisk analyse og vurdering av om reglene i havne- og farvannsloven har en hensiktsmessig utforming, og om regelverket fungerer tilfredsstillende og i henhold til lovgivers intensjonen. I dette inngår en lovteknisk gjennomgang, herunder en vurdering av om enkelte bestemmelser bør oppheves, og om det er deler av regelverket som ikke fungerer som tenkt. Det skal også utredes om det er behov for endringer eller nye regler, og om lovens bestemmelser praktiseres i samsvar med lovens formål.

Dersom det avdekkes svakheter eller forbedringspotensial, skal arbeidsgruppen legge frem forslag til endringer. For å avdekke positive og negative effekter av den rettslige reguleringen, skal etterkontrollen omfatte en vurdering av samfunnsøkonomiske virkninger av arbeidsgruppens forslag til endringer. I tillegg til økonomiske effekter, må administrative virkninger av endringsforslagene vurderes, jf. punkt 5 om at utredningsinstruksen skal legges til grunn for arbeidet.

4. Utredning av særlige problemstillinger

Selv om etterkontrollen i utgangspunktet ikke er avgrenset til bestemte temaer, har departementet identifisert enkelte problemstillinger som arbeidsgruppen bes om å underlegge en særskilt vurdering:

- 1) Lovens formålsbestemmelse:
 - Er det forhold som tilsier at formålsbestemmelsen bør endres?
 - Bør formuleringen «fremme sjøtransport som transportform» tas ut av formålsbestemmelsen eller justeres?
 - Ivaretar bestemmelsen i tilstrekkelig grad hensynet til nasjonal sikkerhet?

- 2) Lovens regulering av havnenes mottaksplikt:
 - Er bestemmelsen i tråd med annet regelverk som skal ivareta hensynet til nasjonal sikkerhet?
 - Hvordan er forholdet mellom mottaksplikten og havners mulighet til å stille krav av hensyn til klima og miljø til anløpende fartøy?
- 3) Lovens regulering av forvaltning av kapital i kommunalt eide havner:
 - Virker bestemmelsen etter sin hensikt, slik at havnene sikres både hensiktsmessige arealer og en robust og langsiktig økonomi?
 - Bør reguleringen gjøres gjeldende for kommuner som i dag ikke er omfattet, jf. ovenfor?
- 4) Lovens regulering av sikkerhet i havn:
 - Bør loven endres slik at det kan vedtas nye forskrifter som stiller sikkerhetskrav til fritidsbåtanlegg?
- 5) Er det behov for særlige hjemler som i større grad er innrettet mot den alvorlige sikkerhetspolitiske situasjonen?
 - Er det behov for hjemmel til å bortvise fartøy som er til fare for nasjonal sikkerhet?
 - Er det behov for hjemmel for å kreve informasjon om infrastruktur i både offentlig og privateide havner?
 - Er det behov for hjemmel å kunne pålegge varslingsplikt dersom utenlandske investorer ønsker å investere eller etablere seg i havner?
 - Er det behov for hjemmel i sektorloven til å avslå søknad om farledsbevis eller trekke tilbake eksisterende farledsbevis av hensyn til nasjonal sikkerhet?

I tillegg til ovennevnte skal arbeidsgruppen gjennomføre en evaluering av bestemmelsen som legger til rette for autonom kystseilas. Det skal også gjøres en vurdering av om kommunale havner som ved opphevelsen av havne- og farvannsloven (2009) ikke hadde havnekapital etter tidligere lov skal omfattes av havne- og farvannsloven § 32.

5. Avslutning

Arbeidsgruppen skal

- utforme eventuelle forslag til lovendringer i tråd med reglene i Justisdepartementets veiledning *Lovteknikk og lovforberedelse* (2000).
- legge *Instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen)* til grunn for sitt arbeid
- ha dialog med relevante aktører og brukere av regelverket
- ferdigstille sin rapport til departementet innen 1. februar 2027.

Ev. kostnader forbundet med arbeidet dekkes innenfor henholdsvis Kystverkets og departementets budsjetttrammer.