



KYSTVERKET
HOVEDKONTORET

VEILEDNING OM HAVNE- OG FARVANNSLOVEN

FORORD

Denne veilederen gjelder saksbehandling etter **lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.** (havne- og farvannsloven), og inneholder en gjennomgang av aktuelle deler av loven. Veilederen er primært rettet mot saksbehandlere i kommuner med havnedistrikt.

Formålet med veilederen er først og fremst å gi generell informasjon om havne- og farvannsloven, men også å bidra til en riktig og mest mulig lik saksbehandling i de kommunene som gjennom opprettelse av havnedistrikt har fått myndighet etter loven. Veilederen inneholder anbefalinger og beskrivelse av praksis når det gjelder saksbehandling etter havne- og farvannsloven.

Veilederen er ment som et oppslagsverktøy, og det er lagt vekt på å gi veilederen en struktur og et innhold som gjør den enkel å bruke.

Vi tar sikte på å oppdatere og videreutvikle veilederen med jevne mellomrom. Vi tar gjerne i mot innspill som kan gjøre veilederen bedre!

INNHOLDSFORTEGNELSE

[1 PLIKTER OG RETTIGHETER FOR KOMMUNENE ETTER HAVNE- OG FARVANNSLOVEN](#)

[1.1 FOR KOMMUNER MED HAVNEDISTRIKT](#)

[1.2 FOR ALLE KOMMUNER](#)

[2 OPPRETTELSE AV HAVNEDISTRIKT](#)

[2.1 GENERELT](#)

[2.2 SAKSBEHANDLING VED FASTSETTELSE AV HAVNEDISTRIKTSGRENSER I SJØEN](#)

[2.3 MAL FOR FORSKRIFT OM HAVNEDISTRIKT](#)

[3 ORGANISERING AV HAVNER OG HAVNESTYRE](#)

[4 GENERELT OM HAVNE - OG FARVANNSLOVEN](#)

[4.1 LOVENS FORMÅL](#)

HOVEDKONTORET - KYSTFORVALTNINGSAVDELINGEN

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

Besøksadr.: Kongens gt. 11, ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Bankgiro: 7694 05 06766
Org.Nr.: NO 970 237 372

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

- [4.1.1 Hovedhensyn](#)
- [4.1.2 Tilleggshensyn](#)
- [4.1.3 Miljøhensyn](#)
- [4.1.4 Fiskeriinteresser](#)

4.2 LOVENS GEOGRAFISKE VIRKEOMRÅDE

4.3 MYNDIGHET ETTER HAVNE - OG FARVANNSLOVEN

- [4.3.2 Kommunenes myndighet](#)
- [4.3.3 Hvor skal saken starte?](#)

5 OVERSIKT OVER AKTUELLE BESTEMMELSER I HAVNE - OG FARVANNSLOVEN

5.1 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 16

- [5.1.2 Havne- og farvannsloven § 16, 2. ledd](#)
- [5.1.3 Havne- og farvannsloven § 16, 3. ledd](#)
- [5.1.4 Havne- og farvannsloven § 16, 4. ledd](#)

5.2 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN §§ 12 OG 17

- [5.2.1 Havne- og farvannsloven § 12, 1. ledd](#)
- [5.2.2 Havne- og farvannsloven § 12, 2. ledd](#)
- [5.2.3 Havne- og farvannsloven § 17](#)

5.3 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 18, 2. LEDD

5.4 FORHOLDET MELLOM §§ 6, 3. LEDD, 8, 2. LEDD OG 18, 2. ledd

- [5.4.1 Generelt](#)
- [5.4.2 Nærmere om havne- og farvannsloven § 6, 3. ledd](#)
- [5.4.3 Nærmere om havne- og farvannsloven § 8, 2. ledd](#)

5.5 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 18, 3. LEDD – SÆRLIG OM VRAKFJERNING

- [5.5.1 Innledning](#)
- [5.5.2 Havne- og farvannsloven § 18, 3. ledd](#)
- [5.5.3 Forurensningsloven](#)

5.6 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 20

5.7 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN 21

5.8 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 15

5.9 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 22

- [5.9.1 Innledning](#)
- [5.9.2 Generelt om havneavgift](#)
- [5.9.4 Hvilke kostnader havneavgiftene kan baseres på](#)

5.10 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 23

- [5.10.1 Havne- og farvannsloven § 23, 1. ledd](#)
- [5.10.2 Havne- og farvannsloven § 23, 2. ledd](#)
- [5.10.3 Havne- og farvannsloven § 23, 3. ledd](#)
- [5.10.5 Havne- og farvannsloven § 23, 5. ledd](#)

5.11 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 28

5.12 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 29

5.13 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 30

6 FORHOLDET TIL PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

6.1 KOMMUNENS ULIKE ROLLER

6.2 TILTAK I OVERENSSTEMMELSE MED KOMMUNAL PLAN

6.3 TILTAK I STRID MED KOMMUNAL PLAN

7 SPESIELT OM UTVALGTE TYPER TILTAK – ANBEFALING OM SAKSBEHANDLING

7.2 AKVAKULTURANLEGG

- [7.2.1 Generelt](#)
- [7.2.2 Saksbehandling](#)

7.3 HAVBEITE

7.4 BØYER

7.4.1 Fortøyningsbøyer o.l.

7.4.2 Eiendomsgrense i sjø - strandrett

7.4.3 Badebøyer

7.5 BROER

7.5.1 Generelt

7.5.2 Vurderingstema

7.6 LUFTSPENN

7.7 OPPTAK AV MASSER OG DUMPING

7.8 FLYTEBRYGGER

8 TILTAK I STATLIGE FISKERIHAVNER

8.2 FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTETS INSTRUKS

8.3 UTFYLLENDE KOMMENTARER FRA KYSTVERKETS HOVEDKONTOR

8.4 FELLES UTNYTTELSE AV STATLIG UTBYGDE FISKERIHAVNER

9 VILKÅR

9.2 SPESIELT OM VILKÅR ETTER HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 9

9.3 PRAKTISKE KATEGORIER AV VILKÅR ETTER HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 9

9.3.1 Vilkår om undersøkelser, utførelse, dimensjonering, utstyr, vedlikehold og bruk, samt andre nødvendige tiltak

9.3.2 Vilkår om skilting

9.3.3 Utgifter til å oppfylle vilkår

9.3.4 Tidsbegrensede vilkår

9.3.5 Vilkår om adgang til å stenge eller la fjerne anlegg for eierens eller brukerens regning dersom vilkårene ikke oppfylles

9.4 EKSEMPLER PÅ VILKÅR

9.4.1 Anbefaling

9.4.2 Generelt for alle typer saker

9.4.3 Spesielt for bestemte typer tiltak

10 FYRLYS, SJØMERKER OG FARVANNSSKILT

11 LOKALE FARTSFORSKRIFTER

12 ORDENSFORSKRIFTER

12.1 GENERELT

12.2 MAL FOR FORSKRIFT OM ORDEN I OG BRUK AV HAVNER

12.3 SAKSBEHANDLING

13 KLAGESAKER – SAKSBEHANDLING ETC.

1 PLIKTER OG RETTIGHETER FOR KOMMUNENE ETTER HAVNE- OG FARVANNSLOVEN

1.1 FOR KOMMUNER MED HAVNEDISTRIKT

Det må være opprettet havnedistrikt for at kommunen skal kunne utøve myndighet etter havne- og farvannsloven, både når det gjelder å fatte enkeltvedtak og fastsette forskrifter

etter loven. Kommunens myndighet etter loven gjelder kun innenfor havnedistriktets grenser.

Kommuner som ikke har havnedistrikt, har således ikke myndighet etter loven. Staten kan delegere myndighet i slike tilfeller, men dette er hittil ikke gjort. Kommunene kan derimot ha ansvar etter loven, se nærmere i punktet For alle kommuner.

Fastsettelse av havnedistrikt innebærer således både rettigheter og plikter for kommunen, se [havne- og farvannsloven kapitlene IV - VI](#).

Innenfor sitt havnedistrikt skal kommunen for eksempel føre tilsyn med at kaianlegg og andre anlegg og havneinnretninger, samt arealer er i forsvarlig stand, og at ferdselen på sjø og land ikke hindres eller vanskeliggjøres. Videre har kommunen også ansvar for farledene og nødvendige fyrlys og sjømerker, og for skilt som varsler om vedtak gitt i medhold av havne- og farvannsloven.

Ved Fiskeri- og kystdepartementets [forskrift 24. september 1984 nr. 1678 i medhold av lov om havner og farvann](#) punkt II, er kommunene likevel fritatt for ansvaret for hovedled og viktig biled. Her har staten ansvaret både for sikkerhet, fremkommelighet, fyrlys, sjømerker og skilt.

Kommunene kan fastsette forskrifter om orden i og bruk av havner og om konkurrerende bruk av farvann i havnedistriktet herunder om plassering av bøyer og andre fortøyningsinnretninger, om dumpeplasser, om isbryting og lignende, om faste innretninger i sjøen og om kontroll av personer, gods, som befinner seg i havnedistriktet, når hensynet til sikkerheten for skipsfarten krever det. Dersom overtredelsen skal være straffbar og når forskriftene fastsetter begrensninger i retten til fri ferdsel og fri bruk av farvannene og havnene i havnedistriktet, skal slike forskrifter godkjennes av Kystverkets hovedkontor.

Kommuner med havnedistrikt har også en plikt til å behandle søknader om tiltak etter havne- og farvannsloven. Loven gir kommunene myndighet til å treffe en rekke typer vedtak. Saksbehandlingen etter havne- og farvannsloven kommer i tillegg til eventuell kommunal behandling etter plan- og bygningsloven.

Opprettelse av havnedistrikt er videre en forutsetning for å kunne fastsette og kreve inn havneavgifter.

1.2 FOR ALLE KOMMUNER

Alle kommuner som grenser til sjø har forvaltningsoppgaver etter havne- og farvannsloven innenfor kommunegrensene, uansett om det er opprettet havnedistrikt eller ikke.

Dette gjelder bl.a. kommunens plikt til å føre tilsyn med kaianlegg og havneinnretninger og at ferdselen på sjø og land ikke hindres eller vanskeliggjøres, jf. [havne- og farvannsloven § 16, 2. ledd](#). Et annet eksempel er kommunens ansvar for planlegging, utbygging og drift av egne kaianlegg og havneinnretninger, jf. [§ 16, 1. ledd](#).

2 OPPRETTELSE AV HAVNEDISTRIKT

2.1 GENERELT

Kommunene kan bare utøve myndighet etter havne- og farvannsloven dersom det er opprettet et havnedistrikt. Kommunens myndighet gjelder innenfor havnedistriktets grenser. Opprettelse av havnedistrikt innebærer således både rettigheter og plikter for kommunen, se punkt 1.1 For kommuner med havnedistrikt.

Havnedistrikt opprettes ved forskrift med hjemmel i [havne- og farvannsloven § 14, 2. ledd](#). Kystverkets hovedkontor er delegert myndighet til å opprette, endre og oppheve havnedistrikt utenfor høyeste ordinære springhøyvannslinje etter at kommunestyret har uttalt seg. Kystverkets hovedkontor er videre delegert myndighet til å bestemme hvordan havnedistriktsgrensene i sjøen mellom kommuner skal trekkes innenfor grunnlinjen når de tilgrensende kommuner er enige. Kommunestyret fastsetter selv havnedistriktsgrensene på land, jf. [havne- og farvannsloven § 14, 3. ledd](#). Dette gjøres i en egen forskrift.

2.2 SAKSBEHANDLING VED FASTSETTELSE AV HAVNEDISTRIKTSGRENSER I SJØEN

- Kommunen må utarbeide et forslag til havnedistrikt i sjøen i samarbeid med Kystverkets regionkontor og fylkeskommunen og i tråd med malen for slike forskrifter.
- Kommunen må deretter sende forslaget til havnedistriktsgrenser på høring til de berørte interesser, spesielt fiskeriforvaltningen.
- Når høringsuttalelsene foreligger, skal kommunen sende søknaden til Kystverkets regionkontor vedlagt kartmateriale der grensepunktene er markert og trukket som rette linjer mellom punktene. Grensebeskrivelsen skal følge klokkeretningen. Kartgrunnlaget skal være utdrag fra Norges Sjøkartverks kartserie.
- Når Kystverkets regionkontor har gjennomgått alle dokumentene som har betydning for saken, sendes den til Kystverkets hovedkontor.
- Kystverkets hovedkontor sender saksdokumentene til Statens Kartverk for kontroll av havnedistriktsgrensene i sjøen, dersom kommunen ikke allerede har gjort det.
- Dersom det ikke fremgår av saksdokumentene fra kommunen når forskriften skal tre i kraft, så tar Kystverkets hovedkontor kontakt med kommunen.
- Kystverkets hovedkontor fastsetter så forskriften om havnedistrikt, og sender brev om dette til kommunen, Norsk Lovtidend og Statens kartverk Sjø. Statens kartverk Sjø setter havnedistriktsgrensene inn i sjøkartene.

2.3 MAL FOR FORSKRIFT OM HAVNEDISTRIKT

Følgende mal skal benyttes ved utarbeidelse av forskrift om havnedistrikt (malen kan lastes ned [her](#)):

FORSKRIFT OM HAVNEDISTRIKT I SJØEN, (*kommunenavn*) KOMMUNE, (*fylke*), SJØKART NR. 00, STATENS KARTVERKS KARTSERIE M 711 BLAD NR. 0000

Fastsatt av Kystverkets hovedkontor 00.00.0000 med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. § 14 annet ledd og forskrift av 15. oktober 2002 nr. 1162 om delegering av myndighet til Kystdirektoratet og Kystverkets distriktskontorer etter lov om havner og farvann m.v. punkt V.

§ 1 Grensene i sjøen

Grensene i sjøen for (navn) havnedistrikt skal være rette linjer mellom følgende punkter:

PUNKT NR.	UTM- KOORDINATER I STATENS KARTVERKS KARTSERIE M 711, EUREF 89 SONE 33	
	NORDVERDI	ØSTVERDI
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		

Unntatt fra havnedistriktet er farvannet utenfor Forsvarets stasjoner og anlegg (eiendom) i en avstand av 50 meter fra høyeste ordinære spring høyvannslinje.

§ 2 Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft fra

3 ORGANISERING AV HAVNER OG HAVNESTYRE

Ved lov av 8. juni 1984 nr 51 om havner og farvann m.v. gikk havnene over fra å være selvstendige rettssubjekter til å bli en del av kommunen. [Havne- og farvannsloven § 16, 1. ledd](#) slår fast at det er kommunene som eier som har ansvaret for planlegging, drift og utbygging av kaianlegg og havneinnretninger. Dette betyr at både [lov av 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommune](#) (kommuneloven) og havne- og farvannsloven i utgangspunktet kommer til anvendelse for den kommunale havnevirksomheten.

Havne- og farvannsloven inneholder få regler om hvordan kommunen skal organisere sin havnevirksomhet og styringen av denne virksomheten. Utgangspunktet er, i tråd med prinsippet om kommunalt selvstyre, at kommunen innenfor kommunelovens grenser kan organisere styringen av havnevirksomheten slik den finner det mest hensiktsmessig. Tidligere bestemmelser i havne- og farvannsloven om obligatorisk havnestyre ble opphevet ved havne- og farvannslovens tilpasning til ny kommunelov av 1992, jf Ot.prp. nr. 59 (1992-1993).

Dette betyr at dersom kommunen finner det mest hensiktsmessig, kan den velge å organisere havnevirksomheten som en vanlig kommunal etat eller del av annen etat, uten at det opprettes et eget havnestyre. Er det ikke opprettet et eget havnestyre, vil det være kommunestyret som innehar kompetansen etter havne- og farvannsloven.

Dersom kommunen velger å opprette et eget havnestyre, kan dette opprettes som et fast utvalg, jf. [kommuneloven § 10 nr. 1](#). Det kan også være organisert som et kommunalt foretak med eget styre etter [kommuneloven § 11](#). Havnestyrets myndighet i begge de nevnte tilfeller beror i utgangspunktet på delegasjon fra kommunestyret. Uansett hvilke av de nevnte modeller som velges er havnevirksomhet en del av kommunen som juridisk enhet.

Kommunen kan som nevnt organisere havnen i et kommunalt foretak i samsvar med reglene i kommuneloven [kapittel 11 Kommunalt og fylkeskommunalt foretak](#). Det er ikke

lenger anledning til å organisere havnen som kommunal bedrift etter at reglene om kommunalt foretak ble vedtatt.

Kommunene har heller ikke lenger adgang til å delta i ansvarlige selskaper eller kommandittselskaper etter selskapsloven av 21. juni 1985. Bakgrunnen for dette er det ubegrensede økonomiske ansvaret som kommuner kan pådra seg ved deltagelse i selskaper av denne typen. Dersom kommunen ønsker det, er det adgang til å etablere egne aksjeselskaper eller delta sammen med andre i aksjeselskaper.

Aksjeselskaper vil imidlertid være et eget rettssubjekt, og det vil være aksjeloven som fullt ut regulerer hvordan kommunen kan utøve myndighet i selskapet. Siden et aksjeselskap ikke er underlagt den samme politiske og administrative kontroll som andre kommunale organer, vil det være begrenset hvilken adgang kommunene har til å overlate offentlig myndighetsutøvelse til aksjeselskapet. Dette antas også å begrense kommunenes adgang til å organisere sin havnevirksomhet som helhet som et aksjeselskap, siden de sider ved havneforvaltningen som innebærer offentlig myndighetsutøvelse i et slikt tilfelle vil bli tillagt aksjeselskapet. En mulighet kan være å skille ut havnedriften i et eget aksjeselskap. Med havnedrift menes her den forretningsmessige driften av kaier, bygninger, kraner og arealer med mer. Den offentlige myndighetsutøvelsen etter havne- og farvannsloven vil da fortsatt ligge direkte under det kommunale havnestyrets myndighetsområde.

Dersom det er opprettet et interkommunalt samarbeid i samsvar med [havne- og farvannsloven § 12, 2. ledd](#), kan havnen organiseres som et interkommunalt selskap i henhold til [lov 29. januar 1999 nr. 6](#) om interkommunale selskaper. Se nærmere om interkommunalt samarbeid i punkt 4.2 Havne- og farvannsloven § 12.

Dersom kommunen selv bestemmer at det skal opprettes et eget havnestyre, tillegges havne- og farvannsloven dette styret automatisk et visst ansvar og myndighet. I forhold til styret for kommunalt foretak opprettet i henhold til kommuneloven kapittel 11, gjelder havne- og farvannslovens regler om havnestyrets myndighet også for denne organisasjonsformen. Kommunestyret kan også delegerer ytterligere myndighet til havnestyret, ut over den myndighet som følger direkte av havne- og farvannsloven.

De bestemmelsene i havne- og farvannsloven som legger myndighet direkte til havnestyret som er opprettet ved kommunenes egen beslutning er:

- a) [§ 20](#) om myndighet til å gi pålegg som enhver skal rette seg etter,
- b) [§ 23, 4.ledd](#) om at havnestyret skal uttale seg om forvaltningen av havnekassens midler,
- c) [§ 29](#) om myndighet til å stanse utførelse av arbeid eller bruk som foretas uten tillatelse eller er i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av havne- og farvannsloven,
- d) [§ 30](#) om rett til å utferdige forelegg, [§ 31, 1.ledd](#) om myndighet i henhold til tvangfullbyrdelse og
- e) [§ 33](#) om forberedelse av klagesaker.

4 GENERELT OM HAVNE - OG FARVANNSLOVEN

4.1 LOVENS FORMÅL

4.1.1 Hovedhensyn

Bestemmelsene i havne - og farvannsloven må tolkes i tråd med det som er formålet med loven. Formålet fremgår av § 1:

"Formålet med loven er å legge forholdene til rette for en best mulig planlegging, utbygging og drift av havner og å trygge ferdsele."

Disse hensynene skal være vurdert og ivaretatt når man gir en tillatelse etter havne- og farvannsloven.

Med å "trygge" ferdsele menes å i vareta hensynet til sjøsikkerhet og fremkommelighet. I mange tilfeller kan hensynene ivaretas ved at det stilles vilkår i tillatelsen.

Det har sannsynligvis ikke vært meningen at loven skal trygge en hvilken som helst ferdsele. Utgangspunktet må være at det med "ferdsele" er ment den alminnelige ferdsele, dvs. ferdsele for flere enn en enkelt eller noen få personer. Den konkrete ferdselens karakter og intensitet i området må derfor vurderes.

Den enkeltes rett til ferdsele, for eksempel til og fra egen brygge, må i utgangspunktet ivaretas etter andre regler. Unntak kan tenkes dersom et tiltak åpenbart vil føre til en krenkelse av private rettigheter. I slike tilfeller kan det eventuelt stilles vilkår for å hindre rettskrenkelsen.

De hensyn som er nevnt i § 1 er helt sentrale og grunnleggende hensyn. I tillegg nevner også andre paragrafer i loven en del andre hensyn som skal og kan vektlegges, se nærmere under punkt 4.1.2 Tilleggshensyn. Det følger videre av Grunnloven at det også skal legges vekt på miljøhensyn, se nærmere under punkt 4.1.3 Miljøhensyn.

Det er også anledning til å legge en viss vekt på hensyn som ikke følger av noen lovbestemmelse når en vurderer om tillatelse skal gis; en kan legge vekt på hensynet til hva som vil være en rimelig løsning når relevante interesser veies mot hverandre.

Hvis et tiltak ikke kommer i konflikt med de viktigste formålene med loven, har søker normalt krav på tillatelse etter havne- og farvannsloven. Har tiltaket derimot negative konsekvenser i forhold til formålene, for eksempel for fremkommeligheten i farvannet, må det foretas en avveining mellom hensynet til søkeren og konsekvensene for ferdsele og sikkerhet. Både søkers interesser og samfunnets interesser skal ivaretas. Jo sterkere interesse søker har i å få tillatelse, jo sterkere grunner (ut fra lovformålene) skal til for å nekte tillatelse. Og omvendt: Jo sterkere tiltaket kommer i konflikt med de viktigste lovformålene, jo sterkere interesse må søker ha i å realisere det. Andre hensyn kommer bare inn der det er sterk tvil om tillatelse skal gis; se nærmere under punktet Tilleggshensyn.

I mange tilfeller kan de negative konsekvensene tiltaket har i forhold til de hensynene som skal vektlegges, ivaretas ved at det stilles vilkår i tillatelsen.

4.1.2 Tilleggshensyn

Formålsbestemmelsen i § 1 er altså ikke uttømmende. Det er også andre hensyn i andre bestemmelser i loven som både kan og skal vektlegges. Disse kan vi kalle tilleggshensyn. Tilleggshensyn kan ha betydning i en helhetsvurdering, men ikke alene.

Eksempler på slike tilleggshensyn kan være miljøhensyn og generelle transportmessige hensyn. I en sak hvor et fergeselskap søkte om dispensasjon fra fartsbestemmelsene for et av sine fartøy, ble det tillagt vekt at tilbudet ville ha en positiv miljøeffekt og ville bidra til å minske belastningen på et dårlig veinett. Et annet eksempel kan være en bro som vil innskrenke seilingshøyden, men som fører til en samlet sett mer effektiv transport i landsdelen. Dersom søker representerer vesentlige samfunnsmessige interesser, så vil disse veie tungt for å si ja til søknaden, selv om for eksempel ferdselen blir hindret.

Det vil normalt ikke være aktuelt å nekte tillatelse utelukkende for å ivareta slike tilleggshensyn. Men det vil kunne settes vilkår – for eksempel for å ivareta miljøhensyn – hvor vilkåret bidrar til at tiltaket som helhet kan aksepteres.

Det ligger i hovedsak under andre forvaltningsorganer å ivareta miljøhensyn, men det er ikke forbudt å legge vekt på slike hensyn etter havne- og farvannsloven av den grunn.

4.1.3 Miljøhensyn

Miljøhensyn er generelt relevante ved utøvelsen av forvaltningsmyndighet. Det er uttalt i forarbeidene til havne- og farvannsloven (Ot.prp. nr. 3 (1983-84) s. 76) at det kan settes vilkår ut fra miljøhensyn etter at alle vesentlige interesser som berøres av tiltaket er klarlagt. Dette må sees i lys av Grunnlovens § 110 b, 1. ledd som lyder:

"Enhver har Ret til et Milieu som sikrer Sundhed og til en Natur hvis Produktionsævnne og Mangfold bevares. Naturens Resserer skulle disponeres ud fra en langsiktig og alsidig Betragtning, der ivaretager denne Ret ogsaa for Efterslægten."

Under forberedelsen (Innst. S. nr. 163 (1991-92) s. 6) av denne bestemmelsen ble det pekt på at den vil være et viktig moment ved tolkingen av det regelverk som Stortinget har vedtatt eller gitt hjemmel for. Det ble også pekt på at den vil legge bånd på forvaltningen ved å være retningsgivende når et forvaltningsorgan utøver myndighet etter fritt skjønn.

4.1.4 Fiskeriinteresser

Når det gjelder hensynet til fiskeriinteresser, må det skilles mellom følgende kategorier; hensynet til fiskernes ferdsel, hensynet til å kunne utøve fisket og hensynet til fiskebestandene.

Det første går klart inn under formålsbestemmelsen til havne- og farvannsloven og veier tungt, i hvert fall hvis det er snakk om mer alminnelig ferdsel. Her må ferdselens karakter og intensitet vurderes på vanlig måte, jf. punkt 4.1.1 Hovedhensyn.

Noe mer perifert blir hensynet når ferdselen i og for seg ikke blir hindret, men utøvelsen av selve fisket blir hindret eller vanskeliggjort. Dette er for eksempel aktuelt ved ledninger over trålefelt. Her har imidlertid Fiskeri- og kystdepartementet lagt opp til en klar praksis om at dette hensynet skal veie tungt. Som et eksempel vises til departementets vedtak av 26. mars 1992 der Nesodden kommune fikk tillatelse til å legge en vannledning over Oslofjorden, men måtte legge den i en stor bue rundt et fiskefelt. Dette førte til en vesentlig fordyrelse av prosjektet. Videre har departementet bestemt at det ved tillatelse til utlegging av fiberoptiske kabler skal stilles vilkår om at tiltakshaver er erstatningspliktig overfor fiskere for skade på fiskeredskap.

Dersom tiltaket kan skade fiskebestander, for eksempel tiltak i gyteområder, vil dette i utgangspunktet være et perifert hensyn som normalt ikke kan tillegges særlig vekt.

4.2 LOVENS GEOGRAFISKE VIRKEOMRÅDE

Havne - og farvannslovens geografiske virkeområde er angitt i § 2, som lyder:

"Loven gjelder norsk indre farvann og på norsk sjøterritorium ellers. For lovens virkeområde på land gjelder § 14.

Loven gjelder også for vassdrag så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Departementet kan ved enkeltvedtak eller forskrift fastsette hva som forstås med farbarhet. Departementet kan gjøre lovens bestemmelser helt eller delvis gjeldende for elv og innsjø utover det som fremgår av leddet her.

Loven gjelder for Svalbard i den utstrekning Kongen bestemmer. Kongen fastsetter de endringer i loven som de stedlige forhold tilsier.

Kongen kan bestemme at sjø- og landområder samt arbeid, anlegg og tiltak knyttet til forsvarsmessige formål unntas fra loven og kan ellers bestemme at all myndighet etter loven under beredskap og i krig overføres til statlig myndighet."

Havne - og farvannsloven gjelder i norsk indre farvann og på norsk sjøterritorium og i vassdrag så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Loven gjelder foreløpig ikke for Svalbard.

Fiskeri - og kystdepartementet har hjemmel i § 2, 2. ledd til å bestemme at loven skal gjelde helt eller delvis også for elv og innsjø som ikke er farbare med fartøy fra sjøen. Dette har departementet gjort ved [forskrift 09.07.1999 nr. 801](#) som sier at havne- og farvannslovens bestemmelser i § 6, 2. ledd om adgangen til å fastsette fartsforskrifter, skal gjelde i elv og innsjø, jf. også forskrift [av 19.06.2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø](#) (fartsforskriften).

Loven gjelder *utover* i sjøen til grensen for norsk territorialfarvann, dvs. 12 nautiske mil utenfor grunnlinjen. Grunnlinjen er den linjen en får ved å trekke rette linjer mellom de ytterste punktene på kysten.

Mot land gjelder loven til høyeste ordinære springhøyvannslinje. Dette følger av en tolkning av [§ 14, 2. ledd](#) som sier at departementet oppretter, endrer og opphever havnedistrikter utenfor høyeste ordinære springhøyvannslinje. Det er rimelig å anta at lovgiver har ment at dette skal være den generelle grensen mot land, dersom ikke annet er bestemt i det enkelte tilfellet.

Høyeste ordinære springhøyvannslinje er i rundskriv om fastsettelse av havnedistrikt av 03.10.1985 (jnr. 7595/85) fra Fiskeri - og kystdepartementet, definert som "skjæringslinjen mellom høstjevndøgns springhøyvann og terrenget". Høstjevndøgns springhøyvann er definert som middelvann (M.V) + Z0" (uttales Z null). Middelvann er middelverdien av timevise vannstandsobservasjoner gjennom lengre tid, mens Zo er satt sammen av et utvalg harmoniske konstanter. Zo er oppgitt i tidevannstabeller som gis ut av Norges Sjøkartverk.

På land gjelder loven bare for områder som kommunen bestemmer skal være omfattet av havnedistriktet, jf. [§ 14, 3. ledd](#). Se imidlertid [§§ 7 og 18](#) begges siste ledd, som har særbestemmelser som også gjelder på land.

Sjø- og landområder som er erklært hemmelige etter lovgivningen om forsvarshemmeligheter er unntatt fra havne - og farvannsloven, jf. [forskrift 01.05.1989 nr. 302 om unntak fra lov om havner og farvann for sjø- og landområder samt arbeid, anlegg og tiltak knyttet til forsvarsmessige formål](#). Det kreves med andre ord ikke tillatelse etter havne - og farvannsloven for tiltak innenfor disse områdene. Det følger av forskriften at vedkommende militære myndighet plikter å se til at bestemmelsene i havne - og farvannsloven med forskrifter blir holdt. Forsvarsdepartementet kan gi tillatelse til bygg og anlegg som er knyttet til forsvarsmessige formål og som er omfattet av unntaket i forskriften.

4.3 MYNDIGHET ETTER HAVNE - OG FARVANNSLOVEN

4.3.1 Generelt

Myndigheten etter havne- og farvannsloven er i loven lagt til regjeringen, Fiskeri - og kystdepartementet, Kystverkets hovedkontor og kommunene.

Fiskeri - og kystdepartementet har i [delegasjonen av 15.10.2002 nr. 1162](#) gitt Kystverkets hovedkontor og Kystverkets regionkontorer myndighet til å treffe de fleste enkeltvedtak etter havne- og farvannsloven.

De viktigste sakene etter loven hører under Kongen eller departementet (for eksempel visse forskrifter). Departementet har dessuten ansvar for overordnet tilsyn og kontroll med havner og farvann, jf. [§ 5, 1. ledd](#).

Statsens overordnede ansvar viser seg bl.a. ved at staten har myndighet til å gi en rekke forskrifter, at staten i visse tilfeller må godkjenne kommunale forskrifter for at de skal være gyldige (§ 10), og at visse tiltak krever tillatelse fra et statlig organ (§ 6, 3. ledd og § 8, 2. ledd).

Kystverkets hovedkontor er klageorgan for kommunenes og Kystverkets regionkontors vedtak etter havne- og farvannsloven, jf. [havne- og farvannslovens § 33](#) og [forvaltningslovens § 28](#), og kan også omgjøre kommunale vedtak av eget tiltak, jf. [forvaltningsloven § 35](#). Det kan også gis forskrifter som gir Kystverket utvidet myndighet innenfor havnedistriktene, jf. [havne- og farvannsloven § 11 nr. 2](#), se for eksempel [forskrift 02.06.1992 nr. 426 om bruk av farvann utenom havnedistrikt og innskrenking av havnestyrets myndighet i hovedled og viktig biled](#). Etter denne forskriftens del II kan Kystverkets regionkontor bestemme at kommunen ikke kan forby fartøyer å bruke hovedled eller viktig biled som går gjennom havnedistriktet.

Fiskeri - og kystdepartementet er klageinstans for vedtak fattet av Kystverkets hovedkontor, jf. [forvaltningsloven § 28](#).

Mange av bestemmelsene i loven sier hva kommunene har myndighet til innenfor havnedistriktene. Det følger av [§ 5](#) i loven at departementet har samme myndighet utenfor havnedistrikt. Denne myndigheten er delegert til Kystverkets hovedkontor eller Kystverkets regionkontorer.

Staten har også et overordnet ansvar for tilsyn og kontroll, uansett om en er innenfor eller utenfor havnedistrikt. Dette ansvaret er ikke klart definert i loven, men utgangspunktet er at dersom noe truer sikkerheten i et farvann, så skal Kystverket reagere; enten ved å ta initiativ selv eller ved å forsikre seg om at andre gjør det. Viktige bestemmelser i havne- og farvannsloven i denne forbindelse er §§ 4 og 5. Det heter bl.a. i § 5, 1. ledd:

"Departementet har ansvaret for tilsyn og kontroll med havner og farvann, herunder statens havne-, fyr- og lostjeneste."

I § 4 står det:

"Departementets oppgaver utøves gjennom Kystverket som omfatter Kystdirektoratet, kystdistriktskontorene og underliggende organer med Kystdirektoratet som sentralmyndighet. Kongen fastsetter forskrifter for Kystverket."

4.3.2 Kommunenes myndighet

Kommunene har bare ansvar og myndighet etter havne - og farvannsloven dersom det er opprettet havnedistrikt i kommunen, jf. [§ 14, 1. ledd](#). Kommuner som ikke har havnedistrikt, har heller ikke myndighet etter loven. Staten kan delegerer myndighet i slike tilfeller, men det er ikke gjort.

Loven gir kommunene myndighet til å treffe en rekke typer vedtak, se særlig [§§ 16, 18, 20, 29](#) og [30](#).

I [forskrift 24.09.1984 nr. 1678 i medhold av lov om havner og farvann](#) er det gjort unntak fra kommunens ansvar for hovedled og viktig biled. Her har staten ansvaret både for sikkerhet, fremkommelighet, fyrlys, sjømerker og skilt.

I de områdene der kommunen har ansvar, gjelder dette både sjøsikkerhet og fremkommelighet. Dette betyr bl.a. at kommunen må føre et visst tilsyn med farvannene og havnedistriktet på land og reagere dersom forholdene krever det, for eksempel fjerne en bil som står i veien for lasting og lossing, eller et fartøy som hindrer ferdselen. I vurderingen må en se på hvor alvorlig tilfellet er, og hvor nødvendig det er å iverksette tiltak. Videre må en vurdere hva det koster og hvor praktisk mulig det er å få fjernet hindringen.

4.3.3 Hvor skal saken starte?

Når en sak etter havne- og farvannsloven kommer inn til kommunen, må det snarest vurderes hvem som skal avgjøre den. Har kommunen kompetansen, eller skal saken avgjøres av Kystverkets regionkontor, Kystverkets hovedkontor eller Fiskeri- og kystdepartementet? Det er svært viktig å ta stilling til om tillatelse skal gis av kommunen for eksempel etter § 18, 2. ledd eller av Kystverket etter en av de andre bestemmelsene. Hvis saken for eksempel er avgjort etter § 18, 2. ledd av havnestyret, men skulle ha vært avgjort av Kystverkets regionkontor etter § 6, 3. ledd, kan resultatet bli at vedtaket er ugyldig.

Dersom kommunen er i tvil om hvem som skal avgjøre saken, bør Kystverkets regionkontor kontaktes så snart som mulig for en avklaring.

5 OVERSIKT OVER AKTUELLE BESTEMMELSER I HAVNE- OG FARVANNSLOVEN

5.1 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 16

5.1.1 Havne- og farvannsloven § 16, 1. ledd

Havne- og farvannsloven § 16, 1. ledd sier at kommunen har ansvaret for planlegging, utbygging og drift av egne kaianlegg og havneinnretninger. Loven sier ikke noe nærmere hva dette ansvaret består av, og det er antatt at bestemmelsen ikke har noen betydning utover det som allerede følger av plan- og bygningsloven og kommuneloven.

5.1.2 Havne- og farvannsloven § 16, 2. ledd

Havne- og farvannsloven § 16, 2. ledd fastsetter kommunens tilsynsansvar med kaianlegg m.v. og arealer, med ferdselen på sjøen, og kommunens ansvar for bl.a. farledene og for nødvendige fyrlys og øvrige navigasjonsinnretninger innenfor havnedistriktet.

I forskrift 24.09.1984 nr. 1678 er det gjort et unntak fra denne bestemmelsen. I forskriftens punkt II står det:

"II. I medhold av § 16 annet ledd:

Kommunen fritas for ansvaret i lovens § 16 annet ledd for så vidt angår del av hovedled og viktig biled for allmenn trafikk herunder ansvaret for nødvendige fyrlys og sjømerker."

Bestemmelsen fritar kommunen fra ansvaret etter § 16, 2. ledd i hovedled og biled, herunder tilsynsansvaret med fyrlys og sjømerker.

Kommunens ansvar etter § 16, 2. ledd omfatter etter dette ansvar for tilsyn med kaianlegg m.v., land- og sjøarealer, og for at ferdselen ikke hindres, og ansvar for farledene, fyrlys og skilt m.v., utenfor hovedled og viktig biled.

Tilsyn med at kaianlegg og andre anlegg og havneinnretninger samt arealer er i forsvarlig stand

I Reidar Salvesens kommentarutgave til havne- og farvannsloven står det (side 123 flg.) følgende om dette:

"Ansvaret går ut på, men de unntak som følger av forannevnte forskrift (forskrift 24.09.1984 nr. 1678), å føre tilsyn med at anlegg, havneinnretninger og arealer er i forsvarlig stand. I tilsynsansvaret ligger for det første en viss plikt til å inspisere anleggene og områdene for å vurdere om alt er i orden. Videre ligger det en viss plikt til å reagere hvis en oppdager eller får melding om at noe ikke er i forsvarlig stand. Reaksjonen må rette seg mot å avverge eller begrense faren, f.eks. stenge av et område eller nekte bruk av en kran. Hjemmelen for å kunne iverksette tiltak i slike tilfelle finnes i havne- og farvannslovens § 18 tredje ledd (jfr. § 20) og eventuelt i de kommunale havneforskriftene".

Denne plikten omfatter alle anlegg innenfor havnedistriktet, også private havneanlegg. Det må imidlertid gjøres en viss avgrensning mot anlegg som ikke har noen betydning for de hensyn havne- og farvannsloven skal ivareta. I slike tilfeller har ikke kommunen ansvar for å føre tilsyn etter havne- og farvannsloven. Når det hva gjelder hva slags anlegg som er omfattet, så vises det til det som er sagt under havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd.

Kommunen har videre ansvaret for at "arealer" er i forsvarlig stand. Dette omfatter både land- og sjøarealer. På land omfatter dette, i tillegg til anlegg som nevnt over, at "veier, plasser, konstruksjoner m.v. må fungere slik at eventuelle faremomenter er redusert til det som anses akseptabelt" (Salvesen side 127). På sjøen omfatter dette også anlegg som nevnt, og i tillegg eventuelle faremomenter som ikke er naturlige, for eksempel å fjerne drivende gjenstander eller vrak som er til hinder eller fare for trafikken til sjøs.

Tilsyn med at ferdselen ikke hindres eller vanskeliggjøres

Som for tilsynsansvaret for anlegg osv., har kommunen med de unntak som følger av forskrift 24.09.1984 nr. 1678, ansvar for å føre tilsyn med farvannene og å reagere dersom det foreligger forhold som hindrer eller vanskeliggjør ferdselen til sjøs. [Havne- og farvannsloven § 18, 3. ledd](#) gir hjemmel til å nedlegge forbud eller pålegge tiltak for å fjerne hindringene.

Ansvar for farledene, nødvendige fyrlys og sjømerker og for skilt

Kommunen har ansvaret for farledene, nødvendige fyrlys og sjømerker og skilt innenfor havnedistriktet, med de unntak som følger av forskrift 24.09.1984 nr. 1678.

Når det gjelder ansvaret for farledene, omfatter dette ikke mer enn det som allerede følger av det øvrige ansvaret for anlegg, sjø- og landarealer som nevnt over.

Verken loven eller forarbeidene til den sier klart hva kommunens ansvar for fyrlys, sjømerker og skilt omfatter. Lovens ordlyd kan tolkes både som at kommunene har ansvaret for etableringen av nødvendige fyrlys etc, og som at kommunene bare har et vedlikeholdsansvar. I følge Salvesen (side 129) må loven trolig tolkes slik at det i utgangspunktet bare er det siste som omfattes.

Med fyrlys menes både fyr og fyrlykter. Med sjømerker menes alle installasjoner som har som formål å være et hjelpemiddel ved visuell navigasjon.

Med "skilt som varsler om vedtak gitt i medhold av loven" menes for eksempel skilt som viser høyeste tillatte fart eller ankring forbudt- skilt i forbindelse med kabler og lignende. Kommunens ansvar for skilt må omfatte både etablering og vedlikehold når det gjelder egne skilt; dvs. skilt som skal varsle om kommunens egne vedtak etter havne- og farvannsloven. I forhold til vedtak om høyeste tillatte fart og lignende, må det samme gjelde også der det er Kystverket som har fattet vedtaket, såfremt vedtaket er fattet etter anmodning fra kommunen.

5.1.3 Havne- og farvannsloven § 16, 3. ledd

Havne- og farvannsloven § 16, 3. ledd sier at staten kan pålegge kommunen å overta ansvaret for driften og vedlikeholdet dersom kommunen tar i bruk statens moloer, kaier og andre havneinnretninger.

Det er tvilsomt hvilke praktisk betydning denne bestemmelsen har. Det mest hensiktsmessige vil være at staten og kommunen inngår en avtale om dette.

5.1.4 Havne- og farvannsloven § 16, 4. ledd

Havne- og farvannsloven § 16, 4. ledd gir hjemmel til å fastsette havneforskrifter, og lyder:

"Dersom det i medhold av loven her ikke er bestemt noe annet, kan kommunen fastsette forskrifter om orden i og bruk av havnen og om konkurrerende bruk av farvann i havnedistriktet, herunder om plassering av bøyer og andre fortøyningsinnretninger, om dumpeplasser, om isbryting og tiltak for å hindre at isen legger seg, om faste innretninger i sjøen og om kontroll av personer, reisegods og gods, som befinner seg i havnedistriktet, når hensynet til sikkerheten i skipsfarten krever det. I forskriftene kan kommunestyret gi faste utvalg eller havnestyret adgang til å gi utfyllende bestemmelser."

Bestemmelsen gir bl.a. kommunen hjemmel til å fastsette ordensforskrift innenfor havnedistriktet. Se nærmere om dette i punktet om Ordensforskrifter. Utenfor havnedistrikt har Kystverkets hovedkontor myndigheten.

Bestemmelsen gir videre bl.a. hjemmel til å gi forskrift om "konkurrerende bruk av farvann i havnedistriktet". Bestemmelsen har bl.a. blitt benyttet til å gi forskrift om såkalt sikringsfelt/-sone rundt for eksempel tidevannskraftverk hvor det er behov for ferdsels-, dykke- og ankringsforbud ut fra hensynet til både anlegget og trafikken.

Dersom overtredelse av en slik forskrift skal være straffbar eller dersom kommunen ønsker å fastsette forskrifter som begrenser retten til fri ferdsel og fri bruk av farvannene og havnene, så skal forskriften godkjennes av Kystverkets hovedkontor, jf. havne- og farvannsloven § 10.

Utenfor havnedistrikt er det Kystverkets hovedkontor som har myndighet etter havne- og farvannsloven § 16, 4. ledd. Bl.a. har man fastsatt [forskrift 02.06.1992 nr. 426 om bruk av farvann utenom havnedistrikt og innskrenkning av havnestyrets myndighet i hovedled og viktige biled.](#)

5.2 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN §§ 12 og 17

5.2.1 Havne- og farvannsloven § 12, 1. ledd

Havne og farvannsloven § 12 første ledd har bestemmelse om oppretting av havnestyre, og lyder som følger:

"Når en havn har vesentlig betydning utover egen kommune eller er av vesentlig forsvarsmessig eller beredskapsmessig betydning, kan departementet fastsette at det skal opprettes havnestyre og gi særskilte bestemmelser for havnestyrets oppnevning og sammensetning. Når havneforvaltningen er organisert som kommunal bedrift, kan departementet også fastsette slike bestemmelser for styre og bedriftens andre organer."

Utgangspunktet er at kommunen innenfor kommunelovens grenser kan organisere styringen av havnevirksomheten slik den finner det mest hensiktsmessig. Tidligere bestemmelser i havne- og farvannsloven om obligatorisk havnestyre ble opphevet ved havne- og farvannslovens tilpasning til ny kommunelov av 1992, jf Ot.prp. nr. 59 (1992-1993).

Dette betyr at dersom kommunen finner det mest hensiktsmessig, kan den velge å organisere havnevirksomheten som en vanlig kommunal etat eller del av annen etat, uten at det opprettes et eget havnestyre. Er det ikke opprettet et eget havnestyre, vil det være kommunestyret som innehar kompetansen etter havne- og farvannsloven.

Departementet kan i følgende tre tilfeller likevel bestemme at det skal opprettes eget havnestyre:

- 1) Havnen har en vesentlig betydning ut over egen kommune.
- 2) Havnen har en vesentlig forsvarsmessig betydning.
- 3) Havnen har en vesentlig beredskapsmessig betydning.

Det blir i disse tilfellene fastsatt en egen forskrift av departementet om dette.

Havner hvor departementet hittil har bestemt at det skal opprettes eget havnestyre er Bodø, Oslo, Trondheim, Tromsø, Kristiansand, Ålesund, Sandnessjøen og Larvik.

5.2.2 Havne- og farvannsloven § 12, 2. ledd

Havne- og farvannsloven § 12, 2. ledd handler om interkommunalt samarbeid og lyder som følger:

”To eller flere kommuner kan for hele eller deler av kommunene opprette interkommunalt samarbeid og organer for slikt samarbeid til å behandle saker etter loven her. Dersom kommunene ikke blir enige om frivillig interkommunalt havnesamarbeid i områder hvor dette er særlig hensiktsmessig, kan Kongen gi pålegg om interkommunalt havnesamarbeid og om opprettelse av organer for slikt samarbeid til å behandle saker etter loven her. Dersom det i vedtektene for det interkommunale havnesamarbeidet ikke annerledes bestemmes, har det interkommunale samarbeidsorganet samme myndighet som kommunene har etter loven her til å treffe enkeltvedtak og vedtak forskrifter. For samarbeidet gjelder ellers bestemmelsene i kommunelovens regler om interkommunalt samarbeid så langt de passer.”

To eller flere kommuner kan opprette et interkommunalt samarbeid. Det er ikke nødvendig å ha et felles havnedistrikt, men det må opprettes et eget organ for et slikt interkommunalt samarbeid for å behandle saker etter havne- og farvannsloven.

Fordelene med interkommunalt havnesamarbeid kan være

- 1) Samordnet bruk og utbygging, samt bedre planlegging og arealdisponering
- 2) Samordning av miljøtiltak og transportpropplegg
- 3) Felles bruk av personell, statistikk, regulativ og regnskap
- 4) Felles markedsføring og samordnet kundekontakt

Ulemper med et interkommunalt havnesamarbeid kan være:

- 1) Sentralisering kan medføre dårligere nærkontakt med brukerne
- 2) Et stort havnedistrikt gir større ansvar
- 3) Ambisjonsnivå og prioriteringer kan være ulike i kommunene
- 4) Kompromiss for en eller flere av kommunene ved avgjørelser

Et interkommunalt havnesamarbeid må ha vedtekter. [Kommuneloven § 27](#) har bestemmelser om hva vedtektene skal inneholde. Disse vedtektene kan gjelde hele eller deler av kommunene. Samarbeidsorganet til det interkommunale havnesamarbeidet vil ha samme myndighet som kommunen har etter havne- og farvannsloven. Samarbeidsorganet kan således treffe enkeltvedtak og vedtak forskrifter.

Organiseringen av et interkommunalt havnesamarbeid kan gjøres på forskjellige måter. Det kan være:

- 1) Et kommunalt utvalg i henhold til kommuneloven § 27
- 2) Et kommunalt foretak
- 3) Aksjeselskap eller andre private aktører som står for driften
- 4) Interkommunalt selskap (IKS) i henhold til [lov 29. januar 1999 nr. 6 om interkommunale selskaper](#)

Kommunene har ikke lenger adgang til å delta i ansvarlige selskaper eller kommandittselskaper etter selskapsloven av 21. juni 1985. Bakgrunnen for dette er det ubegrensede økonomiske ansvaret som kommuner kan pådra seg ved deltagelse i selskaper av denne typen. Dersom kommunen ønsker det, er det adgang til å etablere egne aksjeselskaper eller delta sammen med andre i aksjeselskaper.

Aksjeselskaper vil imidlertid være et eget rettssubjekt, og det vil være aksjeloven som fullt ut regulerer hvordan kommunen kan utøve myndighet i selskapet. Siden et aksjeselskap ikke er underlagt den samme politiske og administrative kontroll som andre kommunale organer, vil det være begrenset hvilken adgang kommunene har til å overlate offentlig myndighetsutøvelse til aksjeselskapet. Dette antas også å begrense kommunenes adgang til å organisere sin havnevirksomhet som helhet som et aksjeselskap, siden de sider ved havneforvaltningen som innebærer offentlig myndighetsutøvelse i et slikt tilfelle vil bli tillagt aksjeselskapet. En mulighet kan være å skille ut havnedriften i et eget aksjeselskap. Med havnedrift menes her den forretningsmessige driften av kaier, bygninger, kraner og arealer med mer. Den offentlige myndighetsutøvelsen etter havne- og farvannsloven vil da fortsatt ligge direkte under det kommunale havnestyrets myndighetsområde.

I vedtektene til det interkommunale havnesamarbeidet kan det bestemmes innskrenket myndighet for samarbeidsorganet. Ellers gjelder kommunelovens regler om interkommunalt samarbeid så langt de passer.

Som nevnt ovenfor er det ikke nødvendig å opprette et felles havnedistrikt. Kommunene må hver for seg ha et eget havnedistrikt for å kunne utøve myndighet etter havne- og farvannsloven. Opprettelse av et felles havnedistrikt er kun for å formalisere det interkommunale havnesamarbeidet som er hjemlet i havne- og farvannsloven § 12 andre ledd. Det er en fordel å opprette et felles havnedistrikt fordi det blir tydelig utad for brukerne at man har ett organ å forholde seg til. For kommunene er det også lettere å skille mellom oppgavene når det er opprettet et felles havnedistrikt. Dette gjelder særlig i forbindelse med myndighetsutøvelsen etter havne- og farvannsloven og avgiftsreguleringen. Fremgangsmåten for å opprette et felles havnedistrikt er den samme som beskrevet under punktet om Saksbehandling ved fastsettelse av havnedistriktsgrenser i sjøen.

5.2.3 Havne- og farvannsloven § 17

Havne- og farvannsloven § 17 har bestemmelser om bl.a. havnestyrets oppgaver og lyder som følger:

"Med havnestyre i denne paragraf menes havnestyre som er opprettet etter departementets bestemmelse og om ikke annerledes er bestemt også interkommunalt havnestyre.

Havnestyret skal forberede havne- og farvannssaker og legge frem forslag for kommunestyret. Havnestyret skal avgi uttalelse når en avgjørelse kan være av betydning for slike saker.

Havnestyret treffer kommunale enkeltvedtak etter loven her med mindre kommunestyret bestemmer at det selv skal avgjøre slike saker, eller at det er bestemt i medhold av § 5 nest siste ledd at kommunestyret selv skal treffe vedtak. Kommunestyret kan ikke delegere slik myndighet til andre kommunale nemnder, med mindre de fungerer som havnestyre.

Havnestyret kan ikke treffe endelig vedtak i strid med vedtatte planer eller i saker som krever tilleggsbevilgninger.

Med mindre kommunestyret annerledes bestemmer, har havnestyret den myndighet i budsjettsaker som etter gjeldende budsjettforskrifter kan delegeres til havnestyret.

Når departementet bestemmer om opprettelse av havnestyre kan departementet også bestemme

- at havnestyret fastsetter forskrifter slik kommunen har adgang til etter loven her*
- at kommunestyret ikke begrenser havnestyrets myndighet etter tredje ledd og femte ledd og*
- at havnestyret har myndighet til å treffe vedtak i saker som krever tilleggsbevilgning, jf. fjerde ledd.*

Likevel gjelder den begrensning at bevilgningene ikke må overstige de midler som etter § 23 siste ledd skal benyttes til havneformål. Når det er truffet bestemmelse etter leddet her, avgjør havnestyret hvordan havnekassens midler skal forvaltes.”

Havne- og farvannsloven § 17 gjelder i utgangspunktet bare for havnestyre som er opprettet av departementet i henhold til § 12, 1. ledd og for samarbeidsorganet som er opprettet i forbindelse med et interkommunalt havnesamarbeid i henhold til § 12, 2. ledd.

Paragraf 17, 2. ledd er gitt for å sikre havnestyrets innflytelse i saker hvor det selv ikke har avgjørelsesmyndighet.

Paragraf 17, 3. ledd legger myndigheten til å treffe enkeltvedtak til havnestyret, men ikke til å gi forskrifter. Denne bestemmelsen må imidlertid ses i sammenheng med § 12, 2. ledd som bestemmer at dersom vedtektene for det interkommunale samarbeidet ikke bestemmer noe annet, så har det interkommunale samarbeidsorganet myndighet til å treffe enkeltvedtak og vedta forskrifter.

Etter fjerde ledd kan ikke havnestyret treffe vedtak i strid med vedtatte planer eller i saker som krever tilleggsbevilgninger. Dette gjelder planer som er endelig vedtatt og gjort bindende etter plan- og bygningsloven og andre planer som er vedtatt av kommunestyret eller formannskapet. Det er antatt at denne bestemmelsen i § 17, 4. ledd gjelder alle typer havnestyre.

5.3 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 18, 2. LEDD

Bestemmelsen lyder:

”Det kreves tillatelse fra kommunen til arbeid og anlegg i område utenfor plan- og bygningslovens virkeområde. Innenfor plan- og bygningslovens virkeområde kreves slik tillatelse for de arbeider som er nevnt i plan- og bygningslovens § 84. Kommunen skal før tillatelse blir gitt, se til at arbeidet m.v. ikke vil stride mot bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her. Det kan settes vilkår i samsvar med § 9. Går arbeidet m.v. inn

under § 6 siste ledd i loven her, må departementets tillatelse innhentes i stedet for kommunens.”

Bestemmelsen viser til plan- og bygningsloven slik:

1. I område utenfor plan- og bygningslovens virkeområde kreves tillatelse etter § 18 til arbeid og anlegg.
2. I område innenfor plan- og bygningslovens virkeområde kreves tillatelse til arbeider som nevnt i plan- og bygningslovens § 84.

Plan- og bygningsloven virkeområde er angitt slik i lovens § 1:

” § 1. Virkeområde

Når ikke annet er bestemt i eller i medhold av lov, gjelder loven for hele landet herunder vassdrag. For sjøområder gjelder loven ut til grunnlinjene. Kongen kan for enkelte sjøområder fastsette virkeområdet lengre inn enn grunnlinjene. Rørledninger i sjø for transport av petroleum omfattes likevel ikke av loven.

Kongen kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde for Svalbard.”

Innenfor havnedistrikt er det kommunen som har myndighet etter loven, jf. havne - og farvannsloven § 14, utenfor havnedistrikt er det Kystverkets regionkontor, jf. § 5, 2. ledd.

Fremstillingen nedenfor er delt i to. Først ser vi på tilfeller utenfor plan- og bygningslovens virkeområde, deretter på tilfeller innenfor virkeområdet som er nevnt i plan- og bygningsloven § 84.

Arbeid og anlegg utenfor plan- og bygningslovens virkeområde

I område utenfor plan- og bygningslovens virkeområde kreves tillatelse etter § 18, 2. ledd, første punktum til arbeid og anlegg. I forarbeidene til loven uttaler departementet at en med ”arbeid og anlegg” mener arbeid og anlegg som er forbundet med grunnen og er av en viss varighet og en viss størrelse.

Arbeider som nevnt i plan- og bygningslovens § 84

Innenfor plan- og bygningslovens virkeområde kreves det tillatelse til de arbeider som er nevnt i plan- og bygningslovens § 84.

Med andre ord er innholdet i plan- og bygningslovens § 84 her avgjørende for hva som krever tillatelse etter havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd.

Paragraf 84 lyder som følger:

”§ 84. Andre varige konstruksjoner eller anlegg. Vesentlig terrenginngrep m.v.

For varige konstruksjoner eller anlegg, vesentlig terrenginngrep, anlegg av veg eller parkeringsplass, gjelder bestemmelsene gitt i eller i medhold av denne loven så langt de passer. Dette gjelder tiltak på eller i grunnen, i vassdrag eller i sjøområder. Kommunen kan fastsette høyde og form på terreng. Departementet kan gi forskrift om at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven ikke skal gjelde, og om det saklige virkeområde for bestemmelsene i paragrafen her.”

Det kreves med andre ord tillatelse til følgende tiltak i sjø:

1. Varige konstruksjoner eller anlegg
2. Vesentlig terrenginngrep

I [rundskriv H -20 / 86 "Ny plan- og bygningslov byggesaksreglene"](#) nevner Kommunal- og arbeidsdepartementet (side 21) følgende arbeider som kan være aktuelle i sjø, og som faller inn under plan- og bygningslovens § 84:

Kaianlegg, moloer, dokker, broer, tank- og beholderanlegg, idrettsanlegg, kraftledningsanlegg, vindkraftanlegg, havbruk/ oppdrettsanlegg, båtopptrekk, mindre brygger.

Videre anser departementet, under henvisning til Byggesaksutvalget, følgende som [§ 84](#)-arbeid:

Kraftledningsanlegg, vindkraftanlegg, rørledningsanlegg for transport av petroleum, havbruk/oppdrettsanlegg.

Oppregningen er ikke uttømmende, også andre konstruksjoner og anlegg kan falle inn under bestemmelsen.

§ 84 omfatter også vesentlige terrenginngrep. Dette betyr at fylling i sjøen, opptak av masser, undervannssprenging og graving vil kunne kreve tillatelse etter havne- og farvannslovens § 18, 2. ledd, 2. punktum, forutsatt at det kan regnes som vesentlige inngrep.

Ved tolkingen av begrepet "vesentlige inngrep" må en kunne se på virkningen i forhold til de hensyn som havne- og farvannsloven skal ivareta. Dersom inngrepet ikke får konsekvenser i forhold til disse hensynene, bør det neppe betraktes som vesentlig, og omvendt, får det konsekvenser i forhold til disse hensynene, bør det kunne betraktes som vesentlig. Et typisk eksempel er oppfylling i et havnebasseng.

Det følger av det ovennevnte at kraftledningsanlegg, luftspenn over sjøen, faller inn under § 18, 2. ledd. Selv om det ikke er uttrykkelig nevnt, må hensynene bak havne- og farvannsloven tolkes slik at bestemmelsen også omfatter ledninger m.v. i sjøen. Slike ledninger m.v. kan være til ulempe for ferdselen fordi det hindrer ankring, herunder nødarkring.

Et spørsmål som av og til oppstår er om bøyer faller inn under § 18, 2. ledd, 2. punktum. Om dette; se nærmere i punkt 7.4 Bøyer.

Hva med flyttbare konstruksjoner eller lignende? Disse faller i utgangspunktet ikke inn under havne- og farvannslovens § 18, 2. ledd, 2. punktum, men kan falle inn under § 6, 3. ledd. Tolkningen følger av plan- og bygningsloven § 84 som sier at den gjelder varige konstruksjoner og anlegg. Det vises også til uttalelser i forarbeidene til havne- og farvannsloven, Ot. prp. nr. 59 (1987-88) s. 12, der det heter:

"Arbeid og anlegg må være forbundet med grunnen og av en viss varighet og en viss størrelse. Hvis kommunestyret mener at det er nødvendig med tillatelse til plassering av flyttbare innretninger, bevegelse av fartøyer, kjøretøyer o.l., kan det gis forskrift om dette i medhold av lovens § 16 siste ledd, jfr. § 10."

Begrepet varig konstruksjon er ikke entydig. Ved fastleggingen av hva som skal regnes som varig, må en både kunne ta hensyn til om konstruksjonen er beregnet på å kunne flyttes, hvor lett den kan flyttes og hvor lenge det er meningen at den skal bli stående.

5.4 FORHOLDET MELLOM §§ 6, 3. LEDD, 8, 2. LEDD OG 18, 2. LEDD

5.4.1 Generelt

Det er avgjørende for hvem som har myndighet i en sak å fastslå hvilken bestemmelse i havne- og farvannsloven som kommer til anvendelse, se nærmere under punktet Hvor skal saken starte?

En sak kan tenkes å falle inn under både §§ 18, 2. ledd og 6, 3. ledd og 8, 2. ledd. I slike saker; der tiltaket faller inn under både §§ 6, 3. ledd og/eller § 8, 2. ledd og 18, 2. ledd; skal saken bare behandles etter § 6, 3. ledd og/eller § 8, 2. ledd. Dette følger av § 18, 2. ledd, siste setning, hvor det står at saken skal behandles etter § 6, 3. ledd. I forhold til § 8, 2. ledd følger dette av en tolkning av loven.

Denne problemstillingen er også forelagt Justisdepartementets lovavdeling, som i brev av 01.08.1991 konkluderer med at saken skal avgjøres av departementet, selv om det aktuelle tiltaket skulle oppføres innenfor havnedistrikt.

Hvis saken faller inn under en bestemmelse der kommunen har myndighet, som for eksempel § 18, 2. ledd eller lokal ordensforskrift, så skal saken forelegges kommunen til uttalelse.

For at det skal være enklere for kommunen å avgjøre hvor en sak hører hjemme, gis det i det videre en redegjørelse for havne- og farvannsloven §§ 6, 3. ledd og 8, 2. ledd.

5.4.2 Nærmere om havne- og farvannsloven § 6, 3. ledd

Bestemmelsen lyder:

"Tiltak som kan føre til endring av elveløp, farled eller strømforhold eller innskrenkning av farvannet til hinder for ferdselen i dybde, bredde eller høyde, krever tillatelse av departementet."

Som eksempler på tiltak som kan falle inn under § 6, 3. ledd kan nevnes broer, luftspenn, sjøkabler, rør, ledninger, moloer, fyllinger, oppdrettsanlegg, utlegging av flytende måleutstyr og bøyer, opptak og dumping av masser og oppankring av oljeplattformer. Det er viktig å merke seg at ikke alle slike tiltak automatisk faller inn under § 6, 3. ledd. En må for hvert enkelt tiltak vurdere om det dekkes av det som følger av en tolkning av bestemmelsen. Det er særlig virkningen av tiltaket som vil være avgjørende. De fleste bøyer vil for eksempel falle utenfor bestemmelsen, men hvis en bøye skal plasseres i en hovedled, vil det trolig kreve tillatelse etter § 6, 3. ledd.

Generelt kan en si at dersom et tiltak kan føre til hindringer som ikke er ubetydelige for den alminnelige ferdsel til sjøs i et område, så kreves det tillatelse etter denne bestemmelsen.

Kystverkets regionkontor har i utgangspunktet myndigheten etter bestemmelsen.

Begrepene i § 6, 3. ledd

Tiltak

Hva er et "tiltak" i lovens forstand? Dette er ikke kommentert i de opprinnelige forarbeidene til loven, men i Ot. prp. nr. 59 (1987-88), der en foreslo visse endringer bl.a. i § 18, heter det på side 13:

"I § 6 siste ledd er brukt ordet "tiltak". Etter departementets oppfatning omfatter dette arbeid og anlegg samt en del mer. Tiltak kan være så bagatellmessig at det ikke vil være naturlig at det går inn under § 18, men i et farvann vil det kunne hindre ferdselen."

Denne uttalelsen legger opp til en vid forståelse av begrepet tiltak, noe lovens formålsbestemmelse også tilsier. Skal en kunne ivareta lovformålet, bør begrepet kunne tolkes vidt. Utgangspunktet må være at enhver menneskelig aktivitet, som har de konsekvenser som nevnt i § 6, 3. ledd, må kunne oppfattes som et tiltak. Dette gjelder selv om tiltaket er av forbigående karakter, for eksempel et stort slep som vesentlig hindrer annen trafikk.

Fiske vil i rene unntakstilfeller falle inn under § 6, 3. ledd, for eksempel der en stenger av en led med garn.

Endring

For at tiltaket skal falle inn under bestemmelsen, må det enten føre til endring av elveløp, farled eller strømforhold eller innskrenking av farvannet. I praksis byr det neppe på særlige problemer å konstatere når det foreligger en endring.

Elveløp

Begrepet elveløp er ikke definert verken i lovteksten eller lovforarbeidene. I § 2 er det brukt begrepet vassdrag og spørsmålet er om elveløp er et mer snevert begrep. Ut fra en ren ordfortolkning må nok elveløp tolkes mer snevert enn vassdrag.

Ut fra de hensyn som loven skal ivareta, må § 6, 3. ledd også gjelde for kanaler og sluser. Dette kan neppe regnes som elveløp, men som vi ser nedenfor, gjelder § 6, 3. ledd også for farled og farvann. Disse begrepene må kunne tolkes slik at de også dekker kanaler og sluser, jf. § 2 som sier at loven også gjelder for vassdrag så lenge de er farbare med fartøy fra sjøen.

Dersom tiltaket fører til endring av elveløp, faller det også inn under lov om vassdrag og grunnvann. Saksbehandlingen etter denne lovgivningen og havne- og farvannsloven skjer uavhengig av hverandre.

Farled

Begrepet farled er heller ikke definert i loven. Det er likevel mulig å stille opp enkelte kriterier. Som farled må kunne regnes alt som er definert som farled i Kystverkets farledsnorm. Selv om dette ikke er et lovhemlet system, vil det vise hva sakkyndig myndighet regner som farled. Tilsvarende må gjelde for områder som i reguleringsplaner og andre offentlige planer er definert som farleder, og områder som er angitt som farleder i Den norske los.

Ut over dette vil det være en skjønnsmessig vurdering om noe skal regnes som en farled. Momenter som en bør kunne legge vekt på er bl.a. om området er mer brukt enn andre områder i nærheten. En hel fjord kan for eksempel neppe regnes som en farled, men de områdene av fjorden som mest hyppig er i bruk må trolig regnes som det. Det bør også kunne legges vekt på om området er spesielt godt egnet for trafikk, for eksempel fordi det er bedre å manøvrere i enn områder i nærheten, byr på gode dybdeforhold osv.

Strømforhold

Tiltak som kan føre til endring av strømforhold faller inn under § 6, 3. ledd. Hva som menes med begrepet strømforhold byr neppe på praktiske problemer. Det kan imidlertid være vanskelig å vurdere om et tiltak kan ha en virkning som nevnt. I slike tilfeller kan det være aktuelt å kreve forhåndsundersøkelser for eksempel gjennom modellforsøk. Paragraf 9 gir hjemmel for å kunne kreve slike undersøkelser.

Innskrenkning av farvann

En naturlig forståelse av begrepet innskrenkning er at noe blir mindre. Begrepet innskrenkning av farvann må derfor kunne tolkes slik at tiltaket må føre til at det blir mindre plass for fartøyene til å seile og manøvrere i. Innskrenkningen vil kunne gjelde bredden og dybden på farvannet samt høyden over det (for eksempel en bro). Som farvann må en kunne regne alt som er farbart med fartøy, jf. definisjonen av fartøy i § 3.

Hinder for ferdselen

Både endringen og innskrenkningen som følge av tiltaket, må være til hinder for ferdselen i dybde, bredde eller høyde for at § 6, 3. ledd skal komme til anvendelse på tiltaket. Ved tolkingen av hva som ligger i begrepet hinder for ferdselen, bør en ta utgangspunkt i lovformålet, jf. Lovens formål under punktet Hovedhensyn.

Begrepet å trygge ferdselen i § 1 gjelder både sikkerhet og fremkommelighet. Ved vurderingen av hva som kan føre til hinder for ferdselen må en kunne legge vekt på begge disse to forholdene.

Ved lovtolkningen må det foretas en konkret vurdering der en bl.a. legger vekt på hvor stor ulempe tiltaket volder i forhold til de hensyn loven skal fremme, hvor mange som blir berørt og om tiltaket medfører økt risiko. Hindringer som har liten eller ingen praktisk eller sikkerhetsmessig betydning vil trolig falle utenfor bestemmelsen. På den annen side er det etter ordlyden i loven tilstrekkelig at tiltaket *kan* føre til hinder for ferdselen.

I en uttalelse fra Justisdepartementets lovavdeling sies det bl.a.:

"Videre kreves at tiltaket kan være til hinder for ferdselen. Det kreves ikke at tiltaket med sikkerhet vil virke forstyrrende på ferdselen, det er tilstrekkelig at det er en rimelig mulighet for at tiltakene kan ha denne virkningen. Uten at det bør legges for mye i "kan"-formuleringen, innebærer dette en viss modifikasjon. At tiltaket kan virke inn på ferdselsmulighetene innebærer konkret at det må være en rimelig mulighet for at trafikken forsinkes eller vanskeliggjøres på grunn av tiltaket. Dersom tiltaket bare i helt spesielle situasjoner eller på en helt ubetydelig måte har innvirkning på ferdselen, vil det neppe gå inn under § 6, 3. ledd."

Saken gjaldt plassering av oljeplattformer i Gandsfjorden ved Stavanger og departementet konkluderte med at dette falt inn under § 6, 3. ledd.

5.4.3 Nærmere om havne- og farvannsloven § 8, 2. ledd

Bestemmelsen lyder:

"Bygging eller andre tiltak som kan være av betydning for Forsvarets eller Kystverkets anlegg, innretninger eller virksomhet, krever tillatelse av departementet. Er det tvil om hvorvidt arbeidet eller virksomheten er av den nevnte art, skal saken forelegges departementet og vedkommende militære myndighet."

Paragraf 8, 2. ledd sier bl.a. at det kreves tillatelse til bygging eller andre tiltak som kan være av betydning for Forsvarets eller Kystverkets anlegg, innretninger eller virksomhet. For Kystverket har bestemmelsen først og fremst praktisk betydning i forhold til tiltak i statlige fiskerihavner, men dekker ifølge ordlyden mer enn dette.

Kystverkets regionkontor har myndigheten etter bestemmelsen.

Tiltak i statlige fiskerihavner

Generelt kan en si at i statlige fiskerihavner vil alle tiltak av litt mer permanent karakter kreve tillatelse, dvs. utlegging av flytebrygger, bøyer, utfylling av områder, bygging av brygger, nedsetting av fortøyningspåler og etablering av fast fortøyning ellers.

Formålet med bestemmelsen er både det som fremgår av § 1, men også å ivareta statens intensjoner med byggingen, dvs. å lage anlegg til bruk for fiskerne.

Se punkt 8 Tiltak i statlige fiskerihavner for en utfyllende redegjørelse.

Saker etter § 8, 2. ledd som ikke gjelder fiskerihavner

Med unntak av saker i fiskerihavner, blir § 8, 2. ledd sjelden benyttet i forhold til Kystverkets øvrige anlegg eller virksomhet. Et eksempel på en sak som gjelder Kystverkets anlegg kan være at det skal legges et oppdrettsanlegg i nærheten av brygga til en fyrstasjon og at dette påvirker tilkomsten.

Om Forsvarets anlegg, står følgende i Fiskeri- og kystdepartementets instruks til delegasjonen punkt 5.2.2:

"Her må det trekkes et skille mellom søknader om tiltak innenfor og utenfor farvann som er erklært hemmelig med hjemmel lov av 18. august 1914 nr. 3 om forsvarshemmeligheter. Gjelder søknaden tiltak utenfor slike områder er Kystverket ansvarlig myndighet. Imidlertid er det viktig å utarbeide saksbehandlingsrutiner som sikrer at forsvarsmyndighetene får byggesøknader til uttalelse før det blir truffet vedtak i disse sakene. Gjelder søknaden tiltak innenfor slike områder er Forsvaret ansvarlig myndighet, og søknaden med tilhørende korrespondanse skal i sin helhet oversendes Forsvaret for videre behandling, jf. forskrift av 12. mai 1989 nr. 302 om unntak fra lov om havner og farvann for sjø- og landområder samt arbeid, anlegg og tiltak knyttet til forsvarsmessige formål. Dette understreker ytterligere behovet for at saker som gjelder tiltak som kan ha betydning for Forsvarets anlegg forelegges Forsvaret."

Forskrift av 12. mai 1989 nr. 302 om unntak fra lov om havner og farvann for sjø- og landområder samt arbeid, anlegg og tiltak knyttet til forsvarsmessige formål lyder:

"Område som er erklært hemmelig i medhold av lovgivningen om forsvarshemmeligheter, og område med byggverk og anlegg, som er erklært hemmelig i medhold av nevnte lovgivning, unntas fra lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann slik at det ikke kreves tillatelser i medhold av havne- og farvannsloven.

Vedkommende militære myndighet plikter å se til at bestemmelsene som er gitt i havne- og farvannsloven eller forskrift blir holdt. Forsvarsdepartementet kan gi tillatelse til bygg og anlegg som er knyttet til forsvarsmessige formål og som omfattes av unntaket i denne forskrifts første ledd."

5.5 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 18, 3. LEDD – SÆRLIG OM VRAKFJERNING

5.5.1 Innledning

Bestemmelser om fjerning av vrak finnes i havne- og farvannsloven, forurensningsloven og sjøloven. Vrakbegrepet er ikke definert i lovene eller forarbeidene. Et fartøy som er sunket eller strandet er et vrak, men også fartøy som er oppankret eller fortøyd vil kunne bli definert som vrak.

5.5.2 Havne- og farvannsloven § 18, 3. ledd

Bestemmelsen lyder:

"Dersom fartøy, kjøretøy eller andre gjenstander og anlegg kan volde fare eller skade, kan kommunen nedlegge forbud mot videre bruk eller arbeid eller pålegge andre nødvendige tiltak innen en bestemt frist. Tilsvarende gjelder fjerning av vrak og gjenstander som synker, strander, forlates eller henlegges."

Havne - og farvannsloven § 18, 3. ledd gir hjemmel for å gi pålegg om fjerning av vrak som kan volde "fare eller skade". Det er en viss adgang til å legge vekt på miljøhensyn etter havne- og farvannsloven, men forurensningsloven er mer egnet som hjemmelsgrunnlag hvor slike hensyn er det sentrale. Estetiske hensyn, dvs. det forhold at et vrak er skjæmmende, er ikke et relevant hensyn etter havne- og farvannsloven. Det er en viss praksis for å vektlegge fiskerihensyn i saker om vrakfjerning etter havne - og farvannsloven, i den grad utøvelse av fiske anses som "ferdsel".

Havne - og farvannsloven pålegger den ansvarlige å treffe "nødvendige tiltak", og fjerning er da bare ett alternativ. For å ivareta hensynet til alminnelig ferdsel på sjøen er det ikke sikkert at fjerning av hele vraket er påkrevd. Det kan for eksempel være nok at fartøyets master blir fjernet.

Myndigheten utøves innenfor havnedistrikt av havnestyret (kommunestyret hvis havnestyre ikke er opprettet). Kystverkets hovedkontor kan med hjemmel i [forskrift av 17.07.1987 nr. 624 om fjerning av vrak](#) utøve slik myndighet i hovedleder eller viktige bileder som går gjennom havnedistrikt. Utenfor havnedistrikt utøves myndigheten av Kystverkets regionkontor.

Et pålegg om vrakfjerning etter havne - og farvannsloven § 18, 3. ledd er et enkeltvedtak og omfattes av forvaltningslovens regler for varsel og klage.

Det offentlige kan selv fjerne vraket eller iverksette andre tiltak når et pålegg ikke blir overholdt, eller når det må handles straks, og den ansvarlige ikke gjør det, jf. [havne - og farvannsloven § 20](#).

Det kan gis forelegg om fjerning av vrak, jf. [§ 30](#), og slikt forelegg er grunnlag for tvangsmulkt etter begjæring hos namsretten.

Dersom kommunen må fjerne, berge eller forvare en gjenstand har en panterett i denne for kostnadene, se [§ 32](#). Dersom panteretten ikke gir full dekning for kostnadene er eieren ansvarlig. Her gjelder imidlertid visse begrensninger etter sjøloven.

5.5.3 Forurensningsloven

Forurensningslovens utgangspunkt er en lovfestet tiltakspålegg mot forurensning. Ved brudd på handleplikten kan det gis pålegg om at det skal iverksettes tiltak som skal hindre forurensning, jf. [forurensningsloven § 7](#). Fjerning er da ett alternativ. I praksis vil fokus være rettet mot forurensningsfaren som last og bunker representerer.

Skipsvrak kan defineres som "søppel", og faller derved inn under [forurensningsloven § 28](#) som forbyr forsøpling. Den ansvarlige har en lovfestet plikt til å sørge for nødvendig opprydding hvis vraket er skjemmende eller til skade eller ulempe for miljøet. Der tiltakspålegget ikke blir overholdt, kan det gis pålegg om fjerning av vraket etter [§ 37 andre ledd](#).

Pålegg etter § 7 og § 37 kan gis samtidig. Hvis pålegget ikke etterkommes kan det offentlige aksjonere for den ansvarliges regning.

Det offentlige utgifter kan kreves dekket av den ansvarlige, dvs. den pålegg er rettet mot, normalt eier eller reder.

Kystverkets hovedkontor har myndighet i akuttillfellene etter §§ 7 og 37. Kommunene har også myndighet etter § 37.

Et pålegg om vrakfjerning etter forurensningsloven er et enkeltvedtak og omfattes av forvaltningslovens regler for varsel og klage.

Forurensningsloven gir direkte hjemmel for bruk av tvangsmulkt ved overtredelser av loven eller vedtak gitt med hjemmel i denne. Det er verdt å merke seg at påløpt tvangsmulkt kan frafalles. Terskelen for å bruke tvangsmulkt for å få noen til å oppfylle bør derfor ikke være spesielt høy.

Både ved tiltak etter havne - og farvannsloven og etter forurensningsloven må offentlige myndigheter kunne gi anvisning på hvordan arbeidet skal utføres, og når det skal være ferdig.

Den ansvarlige, eier/reder, kan begrense sitt ansvar etter havne - og farvannsloven eller forurensningsloven i henhold til reglene i [sjøloven kapittel 9](#), som bygger på internasjonale konvensjoner.

5.6 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 20

Bestemmelsen lyder:

"Enhver har plikt til å rette seg etter de pålegg som kommunen eller havnestyret gir etter loven her. Dersom det må handles straks, og utferdiget pålegg ikke blir etterkommet, eller det ikke er tid til eller mulig å finne noen som det kan utferdiges pålegg mot, kan tjenestemann etter forutgående varsel sperre av område på sjø og land og om nødvendig berge, fjerne eller ta i forvaring kjøretøy, fartøy, vare eller annen gjenstand. Foregående punktum gjelder også vrak og gjenstander som er sunket, strandet, forlatt eller henlagt."

Dersom det må handles straks, kan en med hjemmel i § 20 "etter forutgående varsel sperre av område på sjø og land og om nødvendig berge, fjerne eller ta i forvaring kjøretøy, fartøy, vare eller annen gjenstand." Dette gjelder også "vrak og gjenstander som er sunket, strandet, forlatt eller henlagt." Det er kommunene som har myndighet etter bestemmelsen innenfor havnedistrikt, og i utgangspunktet Kystverkets regionkontor som har myndighet etter bestemmelsen utenfor havnedistrikt.

Hva menes med "(d)ersom det må handles straks"? Dette vil måtte avhenge av en skjønsmessig vurdering der en må veie faremomentene opp mot hvor inngripende tiltakene er og eventuelt om parten har vist noen som helst vilje til selv å iverksette nødvendige tiltak.

Ifølge lovteksten må det gis forhåndsvarsel. Loven kan neppe tas helt bokstavelig her. I noen tilfelle vil slikt varsel ikke være praktisk mulig. [Forvaltningslovens § 16](#) har bestemmelser om forhåndsvarsling og om partens adgang til å uttale seg. Varsel skal normalt gis skriftlig, men kan gis muntlig når saken haster. Her finner en også regler om de tilfellene der det ikke er mulig å finne vedkommende.

Paragraf 20 gir en oppramsing av hva tjenestemannen kan gjøre. Bestemmelsen må trolig forstås slik at den er uttømmende, dvs. at en kan ikke iverksette andre tiltak enn dem som er nevnt i bestemmelsen. Når tjenestemannen finner å måtte gripe inn, må det han gjør stå i et rimelig forhold til den fare som truer. Tjenestemannen kan i utgangspunktet ikke iverksette mer vidtgående tiltak enn det som skal til for å redusere faren til et akseptabelt nivå.

Det er straffbart å hindre tjenestemannen i utøvingen av myndigheten eller ikke å etterkomme pålegg, se [havne- og farvannsloven § 28, 2. ledd](#).

Dersom det utføres arbeid eller foretas bruk uten tillatelse eller i strid med havne- og farvannsloven, kan det kreves hjelp av politiet for å få ulovlighetene stanset, jf. § 29. Paragraf 29 er her et viktig supplement i tillegg til myndighetsutøvelse etter § 20, se punkt 5.12 om havne - og farvannsloven § 29.

Dersom kommunen har utgifter i forbindelse med tiltak etter § 20, har en adgang til å få dekket dette av eieren (og rederen) etter bestemmelsene i § 32. Kommunen har også panterett i gjenstandene som fjernes, tas i forvaring m.v.

5.7 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 21

Bestemmelsen lyder:

"Kommunen kan fastsette og skal sørge for at det foretas oppkreving av havneavgifter av fartøy som anløper havn, oppholder seg i eller trafikkerer i avgiftsområde og av varer som lastes, losses, lagres, slepes eller fløtes i, til eller fra slikt område."

Forutsetningen for at kommunen kan kreve havneavgifter er at det er opprettet et havnedistrikt, se punkt 1 Plikter og rettigheter for kommunene etter havne- og farvannsloven.

Det er ikke noe krav om at kommunen må fastsette havneavgifter. Kommunen kan som et alternativ kreve vederlag for bruk av kaier m.v.

Det vil avhenge av kommuneloven om myndigheten til å fastsette avgiftene kan delegeres. Dersom havnestyret er opprettet etter Fiskeri- og kystdepartementets bestemmelse i medhold av havne- og farvannsloven § 17, så kan departementet bestemme at havnestyret fastsetter avgiftene.

Det kan bare oppkreves to hovedtyper av avgifter; avgifter knyttet til fartøyet og avgifter knyttet til varene, jf. også Ot. prp. nr. 3 (1983-84) side 83.

Tvil om hva som er fartøy, kan fastsettes av Fiskeri- og kystdepartementet med hjemmel i havne- og farvannsloven § 3. Hva som skal regnes som vare, er ikke definert i loven. En normal forståelse av begrepet er at en vare er noe som er beregnet for kjøp og salg.

Avgiftene skal fastsettes som forskrift, og reglene i forvaltningsloven om forskrifter gjelder. Avgiftsforskrifter skal ikke godkjennes av departementet/Kystverkets hovedkontor, jf. [havne- og farvannsloven § 10, 1. ledd siste setning](#).

Avgifter kan videre bare kreves inn i avgiftsområdet, se havne- og farvannsloven § 15. Utenfor avgiftsområde kan kommunen kreve opp vederlag for å dekke kostnader, og hjemmelsgrunnlaget for dette er da eiendomsrett og avtale. Loven er ikke til hinder for at det kreves vederlag for bruk av havneinnretninger som ikke kan kreves inn via havneavgifter. Det må i så fall gjøres på samme grunnlag som vederlag. Se også [havne- og farvannsloven § 22, siste setning](#).

5.8 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 15

Bestemmelsen lyder:

"Kommunestyret kan fastsette ett eller flere avgiftsområder".

Loven definerer ikke begrepet "avgiftsområde", men ser man bestemmelsen i sammenheng med kapittel VI i loven, må avgiftsområde regnes som områder der kommunen kan kreve inn kommunale havneavgifter.

Avgiftsområder kan bare fastsettes innenfor havnedistriktet. Kommunestyret kan fastsette flere områder, for eksempel fordi man ønsker å differensiere avgiftene. Eksempel på dette kan være farleder hvor man har iverksatt spesielle tiltak fordi det fraktes farlig eller forurensende last til og fra et anlegg, og dette tilsier at man kan kreve høyere anløpsavgift. Det kan videre være aktuelt å unnta deler av havnedistriktet fra avgiftsområdet.

I Ot. prp. nr. 3 (1983-84) side 41 står det i kommentarene til § 15:

"Det foreslås dessuten at ordet "selv" settes inn i første punktum for å presisere at kommunestyrets myndighet, vedrørende avgiftsområder, ikke kan delegeres".

Dette er ikke kommet med i lovteksten, sannsynligvis ved en feil. Vi antar at forarbeidene her bør tillegges avgjørende vekt, slik at kommunestyret ikke kan delegerer denne myndigheten.

5.9 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 22

5.9.1 Innledning

Havne- og farvannsloven § 22 har bestemmelser om hva havneavgiftene skal omfatte og lyder som følger:

"Kongen fastsetter forskrifter om hvilke kostnader med videre som de forskjellige avgifter skal dekke. I forskriftene kan departementet gis adgang til å fravike disse i særlige tilfelle. Det er ikke tillatt å avtale eller oppkreve særskilt vederlag for tjenester eller ytelser hvor kostnadene dekkes gjennom avgifter."

[Forskrift 02.12.1994 nr. 1070 om hvilke kostnader m.v. de forskjellige havneavgifter skal dekke](#) har nærmere bestemmelser om hva inntektene fra avgiften skal gå til, fordeling av kostnader og avgiftens størrelse og fordeling på kostnadsbærere.

Videre er det en egen [forskrift 02.12.1994 nr. 1077 om havneavgifter, beregning og beregningsgrunnlag, oppbygging, oppkreving, kostnadsregistrering m.v.](#) I denne forskriften er det beskrevet hvordan havneavgiftsregulativene skal bygges opp.

5.9.2. Generelt om havneavgift

Etter havne- og farvannsloven § 21, kan kommunen fastsette og sørge for at det foretas oppkreving av havneavgift blant annet for *"fartøy som anløper havn, oppholder seg i eller trafikkerer avgiftsområde..."*. Forutsetningene for innkreving av havneavgifter er at det er opprettet et havnedistrikt, samt at det er fastsatt et havneavgiftsregulativ i samsvar med havne- og farvannsloven §§ 22 og 23 med forskrifter.

5.9.3 Havneavgiftene må være kostnadsbaserte

Av havne- og farvannsloven § 22 fremgår det at havneavgiftene skal dekke de kostnader som er nærmere beskrevet i forskrift om hvilke kostnader m.v. de forskjellige havneavgifter skal dekke av 2. desember 1994 nr 1070 (heretter forskrift nr. 1070). Det fremgår uttrykkelig av § 22 at havneavgiftene skal være kostnadsbaserte. Dette er også fremhevet i forskrift om havneavgifter, beregning og beregningsgrunnlag, oppbygging, oppkreving, kostnadsregistrering m.v. av 2. desember 1994 nr. 1077 (heretter forskrift nr. 1077) § 1, som lyder slik:

"Havneavgiftene skal sammen med havnens øvrige inntekter bringe til veie de midler havnen trenger til administrasjon, drift, vedlikehold og nødvendig utbygging av anlegg, installasjoner m.v. Basis for avgiftene skal være havnens kostnader og utgifter."

Det samme fremgår også av forskrift nr. 1070 § 2 første setning:

"Avgiftene skal, sammen med eventuelle vederlag og øvrige inntekter, innbringe det som er nødvendig for at havna skal dekke sine betalingsforpliktelser, så som utgifter til administrasjon, drift, vedlikehold og utbygging."

Havneavgiftene skal således være kostnadsbaserte. For eksempel kan det ikke kreves inn kompensasjon for bruk av sjøområdet i kommunen da havneavgiftene må være begrunnet i kostnader.

5.9.4 Hvilke kostnader havneavgiften kan baseres på

Av forskrift nr. 1070 § 3 følger det at havneavgiftene skal dekke kostnadene til nærmere angitte kostnadsbærere. Uttrykket *"kostnadsbærere"* er ikke definert, men det fremgår av sammenhengen at dette er innretninger, områder eller aktiviteter som medfører kostnader. Av § 4 følger det at kostnadsbærerne har en motsvarende havneavgift, og at de enkelte havneavgifter skal fastsettes med grunnlag i de kostnader som de respektive kostnadsbærere medfører.

Havneavgiftene skal fastsettes etter en totrinnsprosess. Etter § 3 skal det lages en oppstilling som viser fordelingen av kostnadene mellom kostnadsbærerne. På bakgrunn av den forholdsmessige fordelingen man finner under § 3, skal man deretter fastsette avgiftene ut fra det beløp som havneavgiftene skal innbringe, jf. § 4. Fastsettelse av

havneavgiftene i henhold til denne fremgangsmåten krever imidlertid et betydelig arbeid for å fastsette verdier, samt kategorisere og henføre kostnader. Kystverkets hovedkontor er kjent med at mange havner i praksis følger en enklere fremgangsmåte for å beregne havneavgiftene, og ikke foretar beregninger etter totrinnsprosessen som forskriften forutsetter. En forutsetning for at en slik praksis skal kunne aksepteres, er at det som et minimum utarbeides en oversikt over hvilke kostnader havnen forventer, med konkrete tall, og hvordan disse skal fordeles på de enkelte kostnadsbærere.

Det følger av forskrift nr. 1070 § 2 at det *"skal være anledning til å anvende avgiftsinntektene til opplegg av fonds i rimelig utstrekning"*. Selv om § 2 strengt tatt bare sier noe om hvordan avgiftsinntektene skal brukes, må bestemmelsen forstås slik at den også gir hjemmel for at kommunen ved fastsettelse av avgiftene kan legge opp til at det bygges opp fonds. Dette innebærer således en modifikasjon i hovedregelen om at avgiftene er kostnadsbaserte.

Spørsmålet blir så i hvilket omfang man kan legge opp fonds, og hva fondsmidler kan brukes til. Når det gjelder spørsmålet om hva fondsmidler kan brukes til, fremgår det ingen direkte begrensninger i havne- og farvannsloven eller i forskriftene. Det ligger imidlertid som en forutsetning i den systematikken forskrift nr. 1070 bygger på, at inntektene fra de enkelte havneavgiftene som hovedregel skal brukes til å dekke kostnadene til de respektive kostnadsbærere. I motsatt fall vil det åpne for en krysssubsidiert mellom de enkelte avgifter og kostnadsbærere, og dette vil undergrave prinsippet om at de enkelte brukergrupper skal betale for kostnader de påfører havnen (kostnadsansvarsprinsippet).

Når det gjelder spørsmålet om hvilket omfang det kan legges opp fonds, så følger det av forskrift 1070 § 2 at fonds bare kan legges opp *"i rimelig utstrekning"*. Dette legger begrensninger på hvor mye fondsoppbygging som kan finansieres gjennom havneavgifter. Investeringsbehov i forhold til administrasjon/forvaltning kan forsvare oppbygging av fonds gjennom anløpsavgiften, ettersom administrasjonskostnader kan belastes farleden som kostnadsbærer. Hvis det ikke foreligger et slikt latent investeringsbehov, så vil det ikke foreligge noe rimelig grunnlag for å bygge opp fonds, og det vil da ikke være adgang til å bruke anløpsavgiften til å bygge opp fonds.

5.10 HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 23

5.10.1 Havne- og farvannsloven § 23, 1. ledd

Bestemmelsen lyder:

"For å dekke kostnadene med videre som er omhandlet i forskrifter etter § 22, kan det i medhold av § 21 fastsettes følgende avgifter:

a. anløpsavgift

som ilegges fartøy og skal være fartøyets betaling for bruken av sjøarealet og innretninger og tiltak som kan lette fartøyets ferdsel,

b. kaiavgift

som ilegges fartøyet når det fortøyer og skal være fartøyets betaling for bruken av kommunale kaier eller fortøyningsinnretninger,

c. trafikkavgift

som ilegges varen som importeres over havnen,

d. vareavgift

som ilegges varen som betaling for dennes bruk av kommunale kaier og arealer, og innretninger knyttet til disse."

Bestemmelsen må sees i sammenheng med [forskrift 02.12.1994 nr. 1077 om havneavgifter, beregning og beregningsgrunnlag, oppbygging, oppkreving, kostnadsregistrering m.v.](#) Forskriften har bestemmelser om oppbygging av avgiftsregulativene, om beregning, oppkreving og ettergivelse, og er bindende for kommunene ved fastsettelsen av avgiftsforskriftene.

Havneavgiftene bygger på to prinsipper. For det første selvfinansieringsprinsippet, som innebærer at havnene som utgangspunkt skal dekke sine løpende utgifter gjennom inntekter. Bakgrunnen for dette prinsippet er bl.a. at det vil føre til en bedre forvaltning av ressursene i havnen. Det andre prinsippet for beregning av havneavgifter er kostnadsansvarsprinsippet. Dette prinsippet innebærer at avgiftene belastes fartøy, varer og passasjerer i et innbyrdes forhold som tilsvarer de kostnadene brukerne påfører havnen. Bakgrunnen for dette prinsippet er bl.a. at det fører til en riktigere fordeling av kostnadene.

Bokstav a - Anløpsavgift

Begrepet "lette" må kunne tolkes utvidende slik at det også omfatter tiltak som bidrar til å trygge fartøyets ferdsel. Det kan ikke tolkes så utvidende at utgifter til for eksempel oljevern er omfattet.

Anløpsavgiftens kostnadsbærer er farleden, jf. [forskrift nr. 1070 § 3, 1. ledd](#). Farleden er nærmere definert som sjøarealer, innretninger og tiltak som kan lette fartøyets ferdsel. Typiske eksempler på tiltak som kan lette fartøyets ferdsel er lys og merker.

Av forskriftens § 3, 3. ledd følger at felleskostnader til administrasjon og hjelpetjenester fordeles på kostnadsbærerne eller belastes farleden. Felleskostnadene som kommunen har til administrasjon av havnen kan således dekkes via avgiftene, og kommunene kan velge at samtlige av disse kostnadene skal dekkes via anløpsavgiften.

Kommunens saksbehandling etter havne- og farvannsloven har til formål å sikre fremkommeligheten i havnedistriktet. Det er derfor naturlig å forstå § 3,3. ledd slik at også kommunens kostnader til saksbehandling etter havne- og farvannsloven (utforming av forskrifter, behandling av søknader) skal anses som administrasjon, og dermed kan dekkes via havneavgiftene. Slik tolker Kystverket det, og slik er også bestemmelsen forstått i praksis i de fleste havner.

Anløpsavgiften skal således dekke:

- kostnader til sjøarealer, innretninger og tiltak som kan lette fartøyets ferdsel,
- samtlige, eller deler av, felleskostnader til administrasjon/saksbehandling og hjelpetjenester
- eventuell fondsoppbygging, som må være begrunnet i behov for fremtidige investeringer i farleden eller investeringer knyttet til administrasjon/saksbehandling

Dersom anløpsavgiften er fastsatt ut fra at den skal dekke andre kostnader enn de nevnte, vil den være i strid med havne- og farvannsloven § 21 flg. og forskrift nr. 1070 og nr. 1077.

Bokstav b - Kaiavgift

Begrepet "kommunale" kaier må tolkes slik at det også gjelder kaier m.v. som kommunen bare har disposisjonsretten til. Dersom det er staten som eier kaien, fastsettes avgiften av Fiskeri- og kystdepartementet, jf. [§ 9 bokstav b i forskrift 02.12.1994 nr. 1077](#).

Bokstav c - Trafikkavgift

Dette er en avgift som kan legges på varer som er importert fra utlandet. Avgiften er ikke kostnadsrelatert, slik at man her bryter med kostnadsansvarsprinsippet. For varer som kommer fra EØS-området kan det ikke ilegges slik trafikkavgift, jf. [§ 10 i forskrift 02.12.1994 nr. 1077](#).

Bokstav d - Vareavgift

Vareavgift er en avgift som legges på varen og som er betaling for bruk av kommunale kaier og arealer til oppbevaring, håndtering og transport av varer.

5.10.2 Havne- og farvannsloven § 23, 2. ledd

Bestemmelsen lyder:

"I den utstrekning issituasjonen fører til kostnader eller havnen har kostnader til passasjerbequemmeligheter, kan avgifter oppkreves av fartøyer og varer etter regler fastsatt av departementet."

Slike regler er tatt inn i forskrift 02.12.1994 nr. 1077 [§ 12](#).

5.10.3 Havne- og farvannsloven § 23, 3. ledd

Bestemmelsen lyder:

"Kongen kan bestemme at havner som har det vesentligste av sine inntekter av en spesiell fart eller spesielle varer, kan kreve opp én eller flere havneavgifter etter den tidligere lov."

Begrunnelsen for denne bestemmelsen var hensynet til at noen havner ville få problemer ved innføring av ny havne- og farvannslov fordi de hadde det vesentligste av sine inntekter fra en spesiell fart eller en spesiell type varer. I [forskrift 21.09.1984 nr. 1672 om overgangsbestemmelser i medhold av lov om havner og farvann](#) § 7 står følgende:

"Tonnasjeavgift kreves opp med de samme satser som gjaldt ved utgangen av 1984".

5.10.4 Havne- og farvannsloven § 23, 4. ledd

Bestemmelsen lyder:

"Avgifter som kommunen oppbeholder etter loven her, skal bare benyttes til havneformål. Når det er opprettet havnestyre, enten ved kommunens egen beslutning, ved interkommunalt samarbeide eller etter departementets bestemmelse, skal havnestyret uttale seg om forvaltningen av avgiftsmidlene, som skal holdes adskilt i egen havnekasse. Tilsvarende gjelder vederlag for bruk og utleie av kommunens særlige havneinnretninger i havnedistriktet. Departementet kan ved enkeltvedtak eller forskrift fastsette hva som forstås med havneformål og særlig havneinnretning."

Bestemmelsen er viktig fordi den legger begrensninger på hva kommunene kan bruke avgiftene de får inn etter havne - og farvannsloven til.

Bestemmelsen sier at *"avgifter som kommunen oppebærer etter loven her, skal bare benyttes til havneformål"*. Videre sier bestemmelsen at avgiftsmidlene *"skal holdes atskilt i egen havnekasse"*. Tilsvarende skal gjelde *"vederlag for bruk og utleie av kommunens særlige havneinnretninger"*.

Med andre ord skal det kommunen får inn gjennom avgifter og vederlag for bruk og utleie av særlige havneinnretninger bare brukes til havneformål. Videre skal avgiftene og vederlagene holdes atskilt fra kommunens øvrige midler i egen havnekasse. Midlene kan for eksempel ikke settes inn på felles konto sammen med andre kommunale midler. Midlene kan videre bare benyttes til havneformål.

I følge [forskrift av 24.09.1984 nr. 1678 i medhold av lov om havner og farvann, punkt III](#), skal eiendom og innretning betraktes som særlig havneinnretning når vederlaget for bruken, samt andre inntekter, går inn i en havnekasse. Videre fremgår det at det ikke er anvendelse til havneformål at havneutgifter eller vederlag for bruk av særlig havneinnretning overføres til andre deler av kommunekassen enn havnekassen.

Verken loven eller lovens forarbeider oppstiller generelle kriterier for hva som skal regnes som *"havneformål"*. Bestemmelsen må leses i lys av det generelle formålet med havne- og farvannsloven, som bl.a. er å *"legge forholdene til rette for en best mulig planlegging, utbygging og drift av havner"*, jf. lovens § 1.

Dekning av kostnader ved havnedriften og investeringer i den offentlige havnen som kommer havnebrukerne til gode faller inn under begrepet *"havneformål"*. Utgifter som bedrer havnens utstyr, effektivitet og attraktivitet, og som kommer havnebrukerne til gode, vil således falle inn under *"havneformål"*. Videre må en se hen til at disposisjonen ikke strider mot prinsippene havneavgiftene bygger på; selvsfinansierings- og kostnadsansvarsprinsippet.

Investeringer i virksomhet som ikke er en del av den tradisjonelle havnedriften, men som er nært knyttet opp mot havnevirksomheten, vil etter en konkret vurdering kunne oppfylle lovens krav til havneformål. Momenter i den konkrete vurderingen kan bl.a. være hvor nær tilknytning virksomheten har til den ordinære havnevirksomheten, om og i hvilken grad havnens brukere vil ha direkte nytte av investeringen, og hvorvidt investeringen vil tilføre havnekassen økte midler og indirekte komme havnebrukerne til gode.

Ut fra ordlyden og formålet bak regelen, må det imidlertid legges til grunn visse skranke for slike investeringer: Investeringen må ikke føre til økte kostnader for havnens brukere. Det må derfor også foretas en risikovurdering av investeringen, slik at havnekassen ikke eksponeres for en uakseptabel tapsrisiko. Tiltaket må ikke legge begrensninger på havnens mulighet for en hensiktsmessig avvikling av trafikken over havnen. Det må fremgå at avkastningen av investeringen går til havnekassen.

Når det gjelder den nærmere føringen, ordningen, av havnekassen, er Fiskeri - og kystdepartementets etablerte praksis at det i begrepet *"egen havnekasse"* ligger at det skal føres eget regnskap for havnekassen. Videre er det lagt til grunn at midlene i havnekassen må holdes atskilt på egne konti.

Et aktuelt spørsmål i denne sammenheng er om det er forenlig med departementets praksis å legge havnens særregnskap inn som eget ansvarsområde i kommuneregnskapet. Til dette har Fiskeri - og kystdepartementet uttalt bl.a. i brev

13.11.2000 til Namsos kommune, at det avgjørende etter departementets vurdering er om regnskapsføringen på en entydig måte viser at forvaltningen av havnekassens midler skjer innenfor rammen av havne- og farvannslovens regler om bruk av havnekassens midler til havneformål.

Regnskapet må derfor vise en oppstilling av havnevesenets egne inntekter/innbetalinger i form av avgifter, vederlag, finansinntekter m.v., samt anvendelsen av inntektene for å dekke tilhørende utgifter, jf. forskrifter av 02.12.1994 nr. 1070 og 1077 om havneavgifter. Videre må det vise disponeringen av overskuddet til fondsavsetninger eller underskuddsdekning ved fondsbidrag/bidrag fra kommunekassen. Balansen må gi en oversikt over alle havnekassens aktiva og passiva.

Innenfor denne rammen anser ikke Fiskeri- og kystdepartementet det som avgjørende hvordan man rent praktisk løser regnskapsføringen; som et helt separat regnskap ved siden av kommuneregnskapet eller som eget ansvarsområde innenfor kommuneregnskapet og dermed helt atskilt fra kommunens øvrige ansvarsområder.

Kystverkets hovedkontor er delegert myndigheten etter § 23, 4. ledd siste setning om å fastsette hva som skal forstås med havneformål og særlig havneinnretning, jf. Fiskeri- og kystdepartementets [delegasjonsforskrift punkt XII](#).

I Fiskeri- og kystdepartementets instruks til delegasjonsforskriften fremgår følgende om delegasjonen av myndigheten etter havne- og farvannsloven § 23, 4. ledd, siste setning:

”Av ovennevnte brev til Oslo kommune av 2. mars 2001 fremgår det at Fiskeridepartementet har besluttet å oppheve kravet om tilordning av inntekter til havnekassen delvis. Denne saken ble reist som følge av at Oslo kommune i 1993 vedtok en ny reguleringsplan som medførte at arealene skulle benyttes til bolig- og næringsformål i stedet for havneformål. Dette resulterte i at havnevirksomheten opphørte, og at arealene ikke kunne anses som en særlig havneinnretning i havne- og farvannslovens forstand.

Dersom arealene ikke hadde blitt omdefinert til bolig- og næringsformål, ville spørsmålet om de aktuelle arealene er en særlig havneinnretning ikke ha blitt reist. Det hadde heller ikke vært aktuelt å oppheve tilordning av inntekter til havnekassen. Vederlag og leieinntekter fra særlige havneinnretninger er en vesentlig inntektskilde for havnene. Dersom dette inntektsgrunnlaget forsvinner kan det gå utover havnenes konkurransekraft. Det må derfor utarbeides rutiner som sikrer at havnearealer ikke blir omdefinert til andre formål i strid med overordnede målsetninger i havnepolitikken.

Etter det departementet kan se ble det ikke reist innsigelse mot reguleringsplanen fra statlig hold i 1993, til tross for at det i ettertid kan slås fast at dette burde ha vært gjort. Departementet ber Kystdirektoratet om å utarbeide rutiner som sikrer at konsekvensene for havnenes økonomiforvaltning blir vurdert i planprosesser i eller i tilknytning til offentlige havner. Dersom et reguleringsforslag går ut på å omdefinere havnearealer til andre formål enn havneformål, bør innsigelse mot planforslaget vurderes. Dette gjelder særlig i havner som er klassifisert som nasjonal- og regionalhavner.”

5.10.5 Havne- og farvannsloven § 23, 5. ledd

Bestemmelsen lyder:

”Når en havn har eget havnestyre oppnevnt av departementet etter § 12 første ledd, kan departementet i særlige tilfelle og på nærmere vilkår gi tillatelse til at eiendommer og

andre midler som inngår i havnekassen som nevnt i fjerde ledd, blir investert i prosjekter eller virksomhet med andre formål enn havneformål. Slik investering og avkastningen av denne inngår i havnekassens midler.”

Bestemmelsen kom inn i loven i juli 2002 og gjelder generelt for større havner med egne havnestyrer oppnevnt av Fiskeri- og kystdepartementet etter [havne- og farvannsloven § 12](#). Formålet med bestemmelsen er primært ”å åpne for omdisponering av eiendommer og anlegg som hittil har vært brukt til havneformål, og som i lys av utviklingen når det gjelder havnevirksomhetens behov, bør kunne frigjøres til annen bruk”, jf. Ot. prp. nr. 90 (2001-2002) side 6.

5.11 HAVNE - OG FARVANNSLOVEN § 28

Havne- og farvannsloven § 28 inneholder bestemmelser om straff. Overtredelse av en rekke av bestemmelsene i loven, og forskrifter gitt i medhold av den, vil kunne straffes. Dette gjelder både forsettlig (villet) overtredelse og uaktsom (klanderverdig, men ikke villet) overtredelse. Straffen kan ramme både enkeltpersoner og foretak.

5.12 HAVNE - OG FARVANNSLOVEN § 29

Bestemmelsen lyder:

”Utføres arbeid eller foretas bruk uten tillatelse eller i strid med loven her, kan kommunen eller havnestyret eller den dette bemyndiger kreve arbeidet stanset eller at bruken opphører. Om nødvendig kan det kreves hjelp av politiet.”

Dersom det utføres arbeid eller foretas bruk uten tillatelse eller i strid med havne- og farvannsloven, så kan arbeidet eller bruken kreves stanset etter § 29. Om nødvendig kan det kreves hjelp av politiet for å få ulovlighetene stanset. Bestemmelsen har i mange tilfelle en utfyllende rolle i forhold til § 18, 3. ledd og § 20, se punktene om dette. Etter § 18, 3. ledd kan det bare reageres når det er muligheter for fare eller skade, etter § 20 kan det bare reageres når det må handles straks. Etter § 29 er grunnlaget for å reagere at det utføres arbeid eller foretas bruk uten tillatelse i strid med loven.

Kommunen eller havnestyret har myndighet etter bestemmelsen innenfor havnedistrikt, og Kystverkets regionkontorer utenfor.

I følge lovforarbeidene Ot. prp. nr. 3 (1983- 84) tilsvarer § 29 plan- og bygningsloven § 113.

Det er ikke sagt i bestemmelsen at den også omfatter arbeid eller bruk i strid med forskrifter gitt i medhold av havne - og farvannsloven, men en naturlig tolkning tilsier at en kan tolke loven utvidende her. Noe som er i strid med en forskrift gitt i medhold av loven, vil også være i strid med loven. Videre sier forarbeidene at bestemmelsen svarer til plan- og bygningsloven § 113. I denne er det uttrykkelig bestemt at også overtredelse av bestemmelser i forskrifter gitt i medhold av plan- og bygningsloven, er omfattet.

I forarbeidene er det videre sagt at det er forutsatt at myndigheten i alminnelighet må overføres til havneadministrasjonen (innenfor havnedistrikt); noe som har sammenheng med at bestemmelsen må ses som et supplement til § 20.

Det kan kreves hjelp av politiet selv om det ikke foreligger noe straffbart forhold etter havne- og farvannsloven. Bestemmelsen tar også sikte på hjelp av mer ordensmessig karakter.

Dersom en vil gripe inn etter § 29, vil det normalt måtte skje gjennom et enkeltvedtak. Dersom en for eksempel vil hevde at et arbeid ikke er lovlig, og ønsker å stanse det, må saken forberedes som et vanlig forvaltningsvedtak, bl.a. må den det gjelder få anledning til å uttale seg før vedtaket treffes. Hvis det må handles straks, kan bestemmelsen i § 20 brukes i noen tilfelle (f.eks. for å stenge av et område), mens en i andre tilfeller må treffe et hastevedtak etter bestemmelsene i forvaltningsloven § 16.

5.13 HAVNE - OG FARVANNSLOVEN § 30

Forelegget kjennetegnes bl.a. ved at det skal forkynnes etter spesielle regler for den som det retter seg mot, og at det har samme virkning som en dom hvis ikke vedkommende har reist søksmål innen 30 dager etter forkynnelsen. Forelegget kan tvangsfullbyrdes etter reglene for dommer. Et særlig aktuelt tvangsmiddel er dagbøter, dvs. en bot som skal betales for hver dag som går til forelegget er etterkommet.

6 FORHOLDET TIL PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

6.1 KOMMUNENS ULIKE ROLLER

Flere av tiltakene som krever tillatelse etter havne- og farvannsloven, krever også tillatelse etter plan- og bygningsloven. Videre kan det være utarbeidet kommunale planer for området som tiltaket søkes gjennomført i. En slik plan kan gi nyttig informasjon om saken og kan også være bindende for saksbehandlingen etter havne- og farvannsloven.

Selv om kommunen har fattet et vedtak etter plan- og bygningsloven, så skal det i tillegg fattes et vedtak etter havne- og farvannsloven dersom tiltaket også faller inn under denne loven. Vedtaket etter havne- og farvannsloven skal være like utfyllende og grundig som det kommunen fatter etter plan- og bygningsloven. Det er ikke nok å henvise til vurderingene gjort i forbindelse med vedtaket etter plan- og bygningsloven. Hensynet og formålet bak havne- og farvannsloven må vurderes for seg i den enkelte sak.

6.2 TILTAK I OVERENSSTEMMELSE MED KOMMUNAL PLAN

Et særskilt spørsmål er om søkeren har krav på tillatelse etter havne- og farvannsloven til tiltak som er tillatt etter en reguleringsplan.

Svaret på dette er nei. Planen gir bare rammer for hva som kan tillates, den gir ikke den enkelte krav på å få tillatelse til et hvilket som helst tiltak som ikke er i strid med planen. På den annen side vil en plan i noen tilfeller kunne gi søkeren en berettiget forventning om å kunne bygge ut, og dette må en legge vekt på ved avgjørelsen.

I en dom av 9. september 1997 fra Gulating lagmannsrett var spørsmålet om havnemyndighetene med hjemmel i havne- og farvannslovens § 18, 2. ledd kunne forby et tiltak som lå innenfor grensene til en vedtatt og bindende kommunal reguleringsplan (dvs. at tiltaket var tillatt i henhold til planen). Lagmannsretten kom til at en reguleringsplan ikke er til hinder for at havnemyndighetene foretar en selvstendig vurdering av tiltaket basert på havne- og farvannsloven og at tillatelse kan nektes i medhold av havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd. Dommen ble anket til Høyesterett, men anken ble nektet fremmet av Høyesteretts kjæremålsutvalg.

En variant av problemstillingen er en sak fra Fredrikstad kommune. I det aktuelle tilfellet var spørsmålet om det for en bro som skulle bygges, kunne stilles krav om 11 meters seilingshøyde etter havne- og farvannslovens § 6, 3. ledd, når det etter reguleringsplanen for området var fastsatt en seilingshøyde på fire meter. Lovavdelingen i Justisdepartementet uttalte seg om spørsmålet og konkluderte med at det kunne stilles krav om 11 meters seilingshøyde etter havne - og farvannsloven uavhengig av hva som fulgte av den kommunale reguleringsplanen.

6.3 TILTAK I STRID MED KOMMUNAL PLAN

Kan det gis tillatelse til et tiltak som er i strid med en plan etter plan- og bygningsloven?

Svaret avhenger av hvilken bestemmelse det gis tillatelse etter:

§ 18, 2. ledd

Havnestyret kan ikke gi tillatelse etter § 18, 2. ledd til tiltak som er i strid med en kommunal plan etter plan- og bygningsloven. Dette følger av havne- og farvannsloven § 17, 4. ledd som sier at havnestyret ikke kan gi tillatelse i strid med vedtatte planer. Paragraf 17 gjelder etter ordlyden bare visse havnestyre, jf. 1. ledd, men loven kan ikke tas på ordet her. Bestemmelsen må forstås slik at § 17, 4. ledd gjelder alle havnestyre.

Utenfor et havnedistrikt utøves myndighet etter § 18, 2. ledd av departementet (delegert til Kystverket), jf. § 5, 2. ledd. Regelen om at tillatelser ikke må gis i strid med vedtatte planer gjelder også når staten utøver myndigheten. Begrunnelsen for dette er at etter § 5, 2. ledd "har departementet den myndighet og de rettigheter som er tillagt kommunen etter loven her".

§§ 6, 3. ledd og 8, 2. ledd

Annerledes blir løsningen når det gjelder tillatelse etter bestemmelser der staten har eksklusiv myndighet, jf. § 6, 3. ledd og § 8, 2. ledd. Her er en ikke på samme måte som etter § 18-sakene bundet av planen fordi det er ikke noen bestemmelse som uttrykkelig sier at en ikke kan treffe vedtak i strid med planen. Utgangspunktet her er imidlertid også at planen bør følges, men en står friere i vurderingene. Det kan for eksempel være at søkeren ønsker å ta opp spørsmålet om å endre planen (noe som kan være en omfattende prosess), men først ønsker å få avklart forholdet til havne- og farvannsloven.

En kan ikke avslå en søknad om et tiltak etter havne - og farvannsloven §§ 6, 3. ledd og 8, 2. ledd kun med henvisning til at tiltaket er i strid med en plan. Det må på vanlig måte foretas en drøfting av de viktigste hensynene i saken og planen vil bare være et av flere momenter det kan legges vekt på. Det understrekes i denne forbindelse at det er hensynene som er nevnt i havne- og farvannslovens § 1 som skal veie tyngst. I de fleste tilfellene vil tiltaket også kreve en tillatelse etter plan- og bygningsloven; og det må da bli opp til kommunale myndigheter å avslå søknaden med henvisning til at tiltaket er i strid med planen, eventuelt å gi en dispensasjon fra planen.

7 SPESIELT OM UTVALGTE TYPER TILTAK – ANBEFALING OM SAKSBEHANDLING

7.1 KABLER, RØR OG LEDNINGER

Kabler, rør og ledninger i sjøen kan tenkes å falle inn under §§ 6, 3. ledd, 11 nr. 4 og 18, 2. ledd, og unntaksvis § 8, 2. ledd.

Generelt kan en si at dersom tiltaket kan føre til hindringer for den alminnelige ferdsel til sjøs i et område, så kreves det tillatelse. Dersom installasjonen for eksempel hindrer nødankring eller fiske for fartøy som bruker aktive redskaper som trål o.l., vil tiltaket kunne falle inn under § 6, 3. ledd. Begge disse tilfellene har vært tolket som utøvelse av den alminnelige ferdselen. Kjennskapet til at det ligger en kabel eller lignende på bunnen kan, på grunn av risikoen for å hekte i denne, påvirke måten fartøyene manøvreres. Dermed kan en forholdsvis beskjeden farvannskrysning legge begrensninger på ferdselen, og det vil da være naturlig å bruke § 6, 3. ledd som hjemmel. Også havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd kan komme til anvendelse, avhengig av tiltaket, se nærmere om bestemmelsen under Havne- og farvannsloven § 18.

Det kan være hensiktsmessig med et bredt samarbeid mellom ulike aktører i søknadsfasen, slik at man kan finne en best mulig trasé. Eksempelvis kan det i saker vedrørende legging av kabel være hensiktsmessig å diskutere trasévalg med andre operatører som har kabler og ledninger i området. Det kan også være nyttig å ha med representanter fra offentlig forvaltning og organisasjoner innen fiskeri.

Tiltaket skal vurderes opp mot hensynene angitt i havne- og farvannslovens formål, jf. punktet Lovens formål. Kabler, rør og ledninger på sjøbunnen kan i flere tilfeller utgjøre et hinder for ulike aktiviteter på sjø, spesielt i forhold til ankring av fartøy og utøvelse av fiske med bunnredskap. Det kan derfor være aktuelt å vektlegge hensynet til fiskeriinteressene i denne sammenheng.

Dersom det oppstår konflikt mellom omsøkt trasé og ferdsel i området, er det aktuelt i samarbeid med berørte parter å vurdere justeringer av trasévalget, før en eventuelt avslår søknaden. En løsning kan være å stille vilkår om overdekking eller nedspyling av kabel/rør/ledninger. Vilkår om nedspyling osv. blir som oftest satt etter krav fra fiskeriinteressene, for at fiske med bunnredskaper kan foregå som før. Vilkåret kan være kostbart og en må veie disse kostnadene mot de aktuelle interessene. I noen tilfeller kan løsningen bli å endre traséen.

Dersom det er etablert kabelkorridorer i området, dvs. korridorer og krysningsspunkt over hovedled som kabler og rørledninger er lagt i, må det vurderes om traséen skal legges til korridoren.

I særlige tilfeller kan det også være aktuelt å etablere et sikringsfelt. Med dette menes et område på hver side av installasjonen eller korridoren der visse restriksjoner skal gjelde. Om det skal etableres sikringsfelt og hvor stort det skal være, må bero på et skjønn der en legger vekt på type installasjon og hvilke restriksjoner som skal gjelde (for eksempel ankringsforbud, tråleforbud mv). Slike forbud må gis i form av en forskrift med hjemmel i § 16, 4. ledd. I forberedelsen av slike saker, bør denne problemstillingen tas opp med Kystverkets hovedkontor så tidlig som mulig i prosessen.

Det er viktig at det ikke forekommer "heng" dvs. at kabler, ledninger og rør henger løst der det er ujevnheter, dalsøkk m.v. på bunnen. Dette for å unngå problemer knyttet opp mot ankring, utøvelse av fiske mm, og i forhold til senere utlegging/kryssing av andre kabler/rør/ledninger.

Det vil være en fordel å samle kabler o.l. som skal krysse et farvann i korridorer (traséer). Dette gir færre områder med restriksjoner, noe som er spesielt viktig for å sikre større områder for fiske med bunnredskaper, ankring generelt samt nødankring.

Rør med store dimensjoner (gass- og oljerør og enkelte vann- og avløpsledninger) kan være mindre aktuelt å innlemme i korridorene fordi rørene er lite fleksible. Det er

vanskelig å foreta mindre justeringer, og traséene må følge bunntopografien. Mengden av kabler, rør og ledninger som blir utlagt består imidlertid stort sett av elektrisitets- og telekabler, vann- og avløpsledninger m.v. Disse egner seg godt til å legges i en korridor.

Ved at man samler ledninger, rør og kabler i korridorer, vil det imidlertid også være fare for større skader dersom uhellet først skulle være ute. Som et sikkerhetstiltak bør en eventuell reservefremføring ikke ligge i samme korridor som hovedfremføringen.

Restriksjoner med hensyn til ankring og fiske med aktive bunnredskaper der korridoren ligger, bør vurderes. Slike restriksjoner må inn i sjøkartene.

For å få til korridorer som skissert ovenfor, kreves det et samarbeid mellom ulike aktører som kommunale, fylkeskommunale og statlige myndigheter, representanter for skipsfart, fiskeri- og oppdrettsnæringen, eiere av kabler, rør og ledninger, m.v. Det blir viktig å få korridorene innarbeidet i aktuelle kommunale og fylkeskommunale planer.

7.2 AKVAKULTURANLEGG

7.2.1 Generelt

I [forskrift av 22.12.2004 nr. 1785 om drift av akvakulturanlegg](#) er akvakulturanlegg definert som "en eller flere installasjoner på en lokalitet med akvakulturvirksomhet og tilhørende landbase", jf. § 4.

Aktuelle hjemler for en tillatelse etter havne- og farvannsloven er §§ 6, 3. ledd, 8, 2. ledd eller 18, 2. ledd. Paragraf 6, 3. ledd vil gjelde anlegg som kan være til hinder for ferdselen, § 8, 2. ledd vil gjelde anlegg i fiskerihavner og § 18, 2. ledd vil gjelde anlegg som ikke faller inn under de to andre bestemmelsene. Se nærmere i punkt 5.4 Forholdet mellom §§ 6, 3. ledd, 8, 2. ledd og 18, 2. ledd.

Generelt kan en si at dersom et akvakulturanlegg kan føre til hindringer som ikke er ubetydelige for den alminnelige ferdsel til sjøs i et område, så kreves det tillatelse etter havne- og farvannsloven § 6, 3. ledd. Eksempel på typiske tilfeller som faller inn under § 6, 3. ledd er akvakulturanlegg i og i nærheten av trafikkerte farleder, i eller i nærheten av hvit sektor fra fyrlykt og i ankringsområder.

Myndigheten til å treffe enkeltvedtak etter § 6, 3. ledd er delegert til Kystverkets regionkontorer. Kystverkets hovedkontor skal likevel være førsteinstans i saker som kan få betydelige konsekvenser for fremkommelighet, sikkerhet eller vesentlige samfunnsinteresser. Kommunene har myndighet etter havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd innenfor havnedistriktet, og Kystverkets regionkontor utenfor.

Dersom det er tvil om saken skal behandles etter havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd eller § 6, 3. ledd, anbefales det at kommunene konfererer med Kystverkets regionkontor om dette.

En søknad om akvakulturanlegg skal etter dette behandles av kommunen eller Kystverket, fylkesmannen, Fiskeridirektoratet og Mattilsynet, etter henholdsvis plan- og bygningsloven, forurensningsloven, akvakulturloven, havne- og farvannsloven og matloven. Saksbehandlingen koordineres av Fiskeridirektoratet. Tiltakshaver skal sende en samlet søknad om å etablere, utvide eller drifte akvakulturanlegg til Fiskeridirektoratet og den kommunen der anlegget ønskes lokalisert.

Det er utarbeidet flere søknadsskjema for akvakultursaker, og en veileder til disse, som det forutsettes at tiltakshaver benytter seg av. Vi viser særlig til skjema for flytende fiskeoppdrettsanlegg og skjema for krepsdyr, bløtdyr og pigghuder, se [Fiskeridirektoratets nettsider](#).

I saker der det er Kystverket som behandler søknaden etter havne- og farvannsloven skal kommunen kun gi en uttalelse til Fiskeridirektoratet, etter at saken er kunngjort og lagt ut til offentlig ettersyn. Der kommunen har myndighet til å behandle søknaden etter havne- og farvannsloven, er det kommunen som har ansvaret for å fatte vedtaket etter havne- og farvannsloven. Fiskeridirektoratet har uansett ansvaret for å koordinere saken mellom de andre ovenfor nevnte etater. Fiskeridirektoratet oversender saken med kommunens uttalelse og eventuelle andres uttalelser til søknaden, til de andre sektormyndighetene.

7.2.2 Saksbehandling

Ved mottak av søknaden fra Fiskeridirektoratet, bør kommunen kontrollere om alle de nødvendige opplysninger for å kunne behandle saken etter havne - og farvannsloven følger med.

I tillegg til selve anlegget, må fortøyninger og eventuelle opphalere være beskrevet i søknaden fordi dette også skal vurderes i forhold til havne- og farvannsloven. En opphaler er et tau som er festet til forankringen på bunnen, med en blåse på overflaten, for at ankeret lett skal kunne lokaliseres og hales opp. Da en blåse i seg selv utgjør et mindre omfattende hinder for ferdselen enn hva som gjelder for selve anlegget, kan den derfor tillates plassert nærmere farleden eller hvit sektor. Mye taler likevel for å unngå at blåsene kommer ut i trafikkert område. Der forankringen på bunnen må ligge ute i leden/hvit sektor, har man i flere saker løst problemet ved at opphaleren festes til forankringstauet og følger dette til man er utenfor sektoren/leden. Dette har vært en uproblematisk løsning også for tiltakshaveren.

Tiltakshaver vil i mange tilfeller ønske å ha en fôrflåte liggende ved anlegget, og søknaden må også omfatte denne fordi en slik flåte kan beslaglegge betydelig areal ved anlegget.

Det har vært saker der koordinatene som er oppgitt i søknaden ikke stemmer overens med tegning og kart der anlegget er tegnet inn. Kommunen bør derfor sjekke dette, slik at koordinatfestingen av tiltaket blir mest mulig korrekt.

Dersom det er behov for ytterligere opplysninger må dette innhentes direkte hos tiltakshaver. Kopi av brev sendes til Fiskeridirektoratet.

Kommunen bør forsikre seg om at alle berørte personer og instanser er gitt anledning til å uttale seg om ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn i forbindelse med tiltaket. Der tiltaket er omsøkt i eller i nærheten av trafikkert område, bør det innhentes uttalelse fra trafikkseksjon, hurtigbåtselskap m.v. Dersom det er farvanskrysninger i området, må eierne av disse, for eksempel kraftselskap, kontaktes. Der ferdsel til og fra eiendommer ved farvannet berøres, må grunneierne få anledning til å uttale seg om dette dersom det ikke er dokumentert at de har fått anledning til å uttale seg om det ved den kommunale høringen.

Tiltaket skal vurderes opp mot hensynene angitt i havne- og farvannslovens formål. Se punktet om Lovens formål.

Når det gjelder anleggets fortøyninger, må disse også vurderes i forhold til ferdselen. Etter [forskrift av 22.12.2004 nr. 1785 om drift av akvakulturanlegg § 8](#), skal anlegg fortøyres og merkes i henhold til krav gitt i havne- og farvannsloven. Etter [forskriftens § 15a](#) er ferdsel nærmere enn 20 meter forbudt. Fortøyningene skal være nedsenket. Derfor vil fortøyningene 20 meter utenfor anlegget normalt ligge så dypt at de ikke er til hinder for ferdselen.

Det må foretas en avklaring i forhold til eiere av eksisterende farvannskryssninger i sjøen, for å unngå senere konflikter ved oppankring av anleggene og vedlikehold av farvannskryssningene. Tiltakshaver må eventuelt inngå en avtale med eier dersom farvannskryssningen blir berørt av anlegget.

I Kystverket er praksis at vedtaket skal adresseres direkte til tiltakshaver. For at Fiskeridirektoratet skal få fanget opp vedtaket i sitt saksbehandlingssystem, sender vi i tillegg et eget brev til Fiskeridirektoratets regionkontor med kopi av vedtaket. For å unngå at Fiskeridirektoratet får flere kopier av vedtaket, så er de ikke kopimottaker i selve vedtaket. I vedtaket opplyses det bare at kopi sendes til Fiskeridirektoratet i eget brev.

Andre som eventuelt har krav på å bli underrettet om vedtaket får kopi på vanlig måte. I vedtaket informeres det om den samordnede vedtaksprosessen og om at Fiskeridirektoratet etter sektormyndighetenes behandling fatter et samlet vedtak. Klagefristen settes lik klagefristen til det samlede vedtaket fra Fiskeridirektoratet. Det opplyses om at tiltakshaver likevel kan klage før vedtaket fra Fiskeridirektoratet er fattet.

Erfaring har vist at oppdrettsanlegg i mange tilfeller ikke plasseres slik det er søkt om. Av hensyn til sikkerheten er det viktig å sikre at anlegget er plassert riktig. Dette kan gjøres på forskjellige måter, avhengig av situasjonen. I noen tilfeller vil et bilde fra stedet være tilstrekkelig, i andre tilfelle kan det være nødvendig å vurdere videre oppfølging. Hva som er hensiktsmessig, må vurderes konkret i hvert enkelt sak.

7.3 HAVBEITE

Havbeite er regulert i [forskrift av 28. august 2003 om tildeling og drift ved havbeiteverksemd](#). Fiskeri - og kystdepartementet har også utarbeidet [merknader](#) til forskriften.

Havbeitetillatelse gir rett til utsetting og gjenfangst av krepsdyr, blautdyr og pigghuder, som for eksempel kamskjell og hummer, til næringsformål. En slik tillatelse gir en eksklusiv rett til gjenfangst av den aktuelle arten innenfor det området som er tildelt (lokaliteten) i forhold til brukere av allemannsretten og slik fangst.

For å sikre at havbeitenæringen får en forsiktig utvikling med hensyn til bl.a. miljø og andre næringsinteresser kan Fiskeri - og kystdepartementet avgrense antall tillatelse. Tillatelse til havbeite tildeles derfor foreløpig etter koordinerte saksbehandlingsrunder.

Fiskeridirektoratet har en koordinerende rolle i saksbehandlingen og det er deres regionkontorer som står for tildelingen av tillatelse til havbeitevirksomhet. Prosessen innebærer at flere instanser skal vurdere søknad om tillatelse før den eventuelt innvilges. Saksbehandlingen har paralleller til behandling av akvakulturtillatelse og dette betyr bl.a. at Kystverket eller kommunene involveres. Det er likevel forutsatt at sektormyndighetene i mindre grad enn det som er tilfellet i akvakultursaker, skal fatte vedtak.

Det antas i merknadene til havbeiteforskriften at mange av sakene ikke vil berøre den alminnelige ferdselen. Dette må likevel vurderes konkret i den enkelte saken. Havbeite

kan således falle inn under havne- og farvannsloven §§ 6, 3. ledd, 18, 2. ledd eller 8, 2. ledd alt etter tiltakets plassering og omfang.

7.4 BØYER

7.4.1 Fortøyningsbøyer o.l.

Utlegging av bøyer kan være søknadspliktig etter havne - og farvannsloven § 6, 3. ledd, § 8, 2. ledd, § 18, 2. ledd eller etter ordensforskriften i vedkommende havnedistrikt.

Med bøyer siktes det i denne sammenhengen til fortøyningsbøyer etc. som ikke regnes som sjømerker etter [forskrift 15.01.1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdselen](#).

En bøye kan være et hinder for ferdselen hvis den for eksempel ligger i et trafikkert område. Tilfellet vil da kunne falle inn under § 6, 3. ledd og det kreves da tillatelse fra Kystverket.

Dersom det søkes om å få legge ut en bøye inne i en statlig fiskerihavn, kan bøyen være søknadspliktig etter § 8, 2. ledd dersom den "kan være av betydning" for Kystverkets anlegg. Det kreves da tillatelse fra Kystverket. Dersom det søkes om å få legge ut en bøye som kan være av betydning for andre av Kystverkets anlegg eller for Forsvarets anlegg, kan tilfellet også være søknadspliktig etter § 8, 2. ledd.

Dersom verken § 6, 3. ledd eller § 8, 2. ledd kommer til anvendelse, må man vurdere tilfellet i forhold til § 18, 2. ledd. Søkes det om å få legge ut bøyer utenfor havnedistrikt, er det Kystverkets regionkontor som skal behandle saken, er det innenfor havnedistrikt, er det vedkommende kommune/havnestyre som er tillagt myndighet. Etter § 18, 2. ledd, 1. setning, vil det i praksis være Kystverket som har myndighet enten det er opprettet havnedistrikt eller ikke, fordi havnedistriktsgrensene som oftest ikke går utenfor grunnlinjen. Se nærmere i punktet Havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd.

Kystverket tolker det slik at utlegging av en enkelt bøye ikke vil kunne regnes som varig konstruksjon eller anlegg etter plan- og bygningsloven § 84. Annerledes blir det når mange bøyer legges ut samtidig etter en samlet plan. Dette må normalt kunne regnes som et anlegg, og krever derfor tillatelse.

Den nærmere vurdering av hvor mange bøyer som kreves for at utlegging av bøyer skal regnes som et anlegg etter § 18, 2. ledd, og dermed er søknadspliktig, må bero på forholdene på stedet. I vurderingen av om det foreligger søknadsplikt, må det kunne legges vekt på hvilke andre tiltak i sjøsonen søker tidligere har iverksatt i det samme området, for eksempel om søker allerede har andre bøyer eller flytebrygger i området. Videre må det kunne legges vekt på hva bøyene skal brukes til og hvordan de skal plasseres.

Dersom tiltaket heller ikke omfattes av havne - og farvannsloven § 18, 2. ledd, blir den siste vurderingen om det kreves tillatelse etter kommunale ordensforskrifter som gjelder innenfor havnedistrikt. I de fleste havnedistrikt er det gitt følgende bestemmelse i § 5- 5 i ordensforskriften:

"Ingen må innen havnedistriktet legge ut faste eller flytende anlegg eller innretninger slik som f.eks. flåter, kiosker, husbåter, losjiskip, fortøyningsinnretninger, merker, bøyer o.l.

uten etter tillatelse fra havneoppsynet. Dette gjelder ikke dersom tiltaket er kortvarig og ikke vil være til ulempe for ferdselen eller andre brukere av området.”

7.4.2 Eiendomsgrense i sjø – strandrett

Kystverket får av og til spørsmål fra grunneiere eller tiltakshavere om man kan få tillatelse til å legge ut bøyer ”*hvor som helst*”. Dette er et spørsmål om hvor langt ut i vannet eiendomsgrensen går.

Dersom man ikke eier grunnen (i sjø) der bøyen ønskes lagt ut, behøver man tillatelse fra grunneier, alt etter hvor langt ut man ønsker å legge bøyen. Dette er et privatrettslig anliggende som tiltakshaver må få på plass selv ved en avtale med grunneier.

Videre kan den såkalte strandretten være til hinder for utlegging av bøye. Også dette er et privatrettslig forhold som tiltakshaver selv må sørge for å avklare.

I en eventuell tillatelse til utlegging av bøye(r), er det derfor viktig å presisere at en tillatelse etter havne - og farvannsloven ikke sier noe om forholdet til dette; tiltakshaver må selv avklare nødvendige tillatelser med vedkommende grunneier(e).

7.4.3 Badebøyer

Utlegging av såkalte badebøyer stiller seg noe annerledes enn øvrige bøyer. Med badebøyer menes i denne sammenheng bøyer som brukes ved merking av offentlig badeplass og der merkingen skal angi et område med ferdselsforbud eller - restriksjoner av hensyn til badende. Slike bøyer er sjømerker, jf. forskrift 15.01.1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdselen, jf. [§ 2](#) og [§ 15](#).

To forutsetninger må være oppfylt for at allmennheten skal ha plikt til å respektere det ferdselsforbudet som badebøyene markerer:

1) Avhengig av om farvannet er innenfor eller utenfor havnedistrikt, må Kystverkets hovedkontor eller kommunen gi forskrift om ferdselsforbud i området etter havne - og farvannsloven § 16, 4. ledd; ”*konkurrerende bruk av farvannet*”.

2) Siden badebøyer er å anse som sjømerker, kreves det tillatelse fra Kystverkets hovedkontor for å legge dem ut, jf. havne - og farvannsloven § 7, 3. ledd. Se også skiltforskriften § 15. Myndigheten etter § 7, 3. ledd er ikke omfattet av kommunens myndighet innenfor havnedistrikt.

Det skal ikke gis tillatelse etter havne - og farvannsloven § 6, 3. ledd eller § 18, 2. ledd i tillegg til dette.

I dag gjelder [forskrift 24.02.1983 nr. 624 om begrenset fart ved passering av badende og om forbud mot ferdsel m.v. innenfor oppmerkede badeområder](#) (badevorskriften). Denne forskriften er gitt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i sjøloven § 370 nr. 1. Forskriftens § 2 har følgende bestemmelse:

”Fartøyer, uansett størrelse eller fremdriftsmiddel, samt sjøfly, som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra steder hvor bading pågår, skal ikke gå med større fart enn 5 knop (ca. 9,2 km/time), og vise særlig aktsomhet.”

Det fremgår av et brev av 28.05.2002 fra Politidirektoratet til politimestrene at Justisdepartementets lovavdeling har uttalt at sjøloven § 370 nr. 1, jf. § 506 nr. 1, ikke kan antas å hjemle kompetanse til å gi fartsbegrensningsregler med et så vidt anvendelsesområde som den foreliggende forskrift fastlegger. Konsekvensen av dette er at politiet ikke kan ilegge forenklet forelegg for forhold som er beskrevet i [forskrift 15.06.2001 nr. 634 om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker § 1 punkt 05 og 06](#).

Som en konsekvens av dette må det derfor også gis en lokal fartsforskrift for den offentlige badeplassen med hjemmel i [forskrift 19.06.2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø § 3](#) dersom det skal gjelde en gyldig fartsbegrensning her. Denne kan gis i samme forskrift som ferdselsforbudet etter § 16, 4. ledd.

Er det utenfor havnedistrikt, er det Kystverkets hovedkontor som gir slike forskrifter med hjemmel i fartsforskriften § 3, 2. ledd og havne - og farvannsloven § 16, 4. ledd, jf. § 5, 2. ledd. Er det innenfor havnedistrikt er det kommunen som gir slike forskrifter, med hjemmel i fartsforskriften § 3, 1. ledd og havne - og farvannsloven § 16, 4. ledd. Kystverkets hovedkontor skal godkjenne forskrifter etter begge hjemlene. I begge tilfellene er det som nevnt Kystverkets hovedkontor som gir tillatelse til utlegging av selve sjømerkene etter havne- og farvannsloven § 7, 3. ledd. Se nærmere i punktet Fyrllys, sjømerker og farvannsskilt.

7.5 BROER

7.5.1 Generelt

Broer kan føre til innskrenking av farvannet både i bredde og høyde. I de fleste tilfeller kreves tillatelse etter havne- og farvannsloven § 6, 3. ledd, og saken skal dermed behandles av Kystverket. Enkelte broer kan i stedet falle inn under § 18, 2. ledd, og skal da behandles av kommunen innenfor havnedistriktet.

Havne- og farvannsloven § 6, 3. ledd sier at

”Tiltak som kan føre til endring av elveløp, farled eller strømforhold eller innskrenkning av farvannet til hinder for ferdselen i dybde, bredde eller høyde, krever tillatelse av departementet.”

En bro over trafikkert farvann vil innskrenke farvannet i høyden og i bredden. Dersom det åpnet for alminnelig ferdsel i farvannet der broen skal bygges, er hovedregelen at det er havne- og farvannsloven § 6, 3. ledd som skal brukes.

Det kan tenkes tilfelle der man ikke regner at en bro innskrenker farvannet *”til hinder for ferdselen”*. Med *”ferdsel”* i loven mener man den alminnelige ferdselen. Det søkes for eksempel om en bro over en liten bukt der det uansett ikke er mulig å ferdes, eller der det kun er snakk om ferdsel for privatpersoner med småbåt inn til naust e.l. I disse tilfellene kan saken være en § 18, 2. ledd- sak som skal avgjøres av kommunen dersom det er innenfor havnedistriktet.

Kommunen gjør en selvstendig vurdering av om den har hjemmel til å behandle saken etter Havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd. Det anbefales likevel at kommunen konfererer med Kystverkets regionkontor i de tilfellene der man ser det som aktuelt å behandle en broøknad etter havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd.

Unntaksvis kan en brosak reguleres av havne- og farvannsloven § 8, 2. ledd, for eksempel en bro som krysser en del av en statlig fiskerihavn. Da skal saken behandles av Kystverket.

I brosakene vil som regel tiltakshaver være Statens vegvesen.

Til orientering nevnes også Kystverkets farledsnorm, som blant annet beskriver faglige vurderinger som Kystverket gjør i forbindelse med søknader om bygging av broer.

7.5.2 Vurderingstema

Kommunen vurderer om søknaden skal innvilges ut fra de hensyn som havne - og farvannsloven skal ivareta; først og fremst hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Man må i behandlingen av saken vurdere hvor høy broen skal være. Her må man ta hensyn til hvilke fartøyer som eventuelt skal gå under broen.

Mindre broer (broer lavere enn tre meter over høyeste astronomiske tidevann (HAT)) kan utgjøre en særskilt risiko fordi fartøy og passasjerer kan kollidere med broen. For å unngå dette kan enten brohøyden settes så høyt at kollisjon ikke er mulig, eller settes så lavt at gjennomseiling er fysisk umulig. En mellomløsning kan være å sikre at broen får tilstrekkelig belysning og skilting slik at sikkerheten blir forsvarlig ivaretatt. Broer med høyde lavere enn tre meter over HAT bør merkes med skilt som viser fri seilingshøyde, der skiltene er belyst på en måte som ikke blander de sjøfarende.

Det kan også være at man vurderer å fylle helt igjen slik at det ikke blir noen åpning under broen. Her må man også ta hensyn til strømforholdene, det kan være at endring i disse kan få utilsiktede konsekvenser, som for eksempel at det legger seg is på vannet om vinteren.

I noen tilfelle kan det være fare for utglidning av masser i forbindelse med bygging av bro. Man må sikre at tiltakshaver iverksetter de tiltak som er nødvendige for at sikkerheten mht utglidning av masser blir ivaretatt.

Dersom tiltaket kommer i konflikt med viktige hensyn og formål etter havne- og farvannsloven, må man vurdere om innvendingene mot tiltaket kan reduseres gjennom å stille hensiktsmessige vilkår til tillatelsen. Det kan for eksempel være vilkår som krever spesifiserte tiltak for å bedre sikkerheten i forhold til passering under broen.

Ved broer er det særlig viktig å kontrollere at høyde, bredde, merking og belysning er i overensstemmelse med tillatelsen.

7.6 LUFTSPENN

Søknader om luftspenn blir normalt behandlet av Kystverket etter havne- og farvannsloven § 6, 3. ledd. Det anbefales at kommunen konfererer med Kystverkets regionkontor dersom man ser det som aktuelt å behandle en søknad om luftspenn etter havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd.

7.7 OPPTAK AV MASSER OG DUMPING

Opptak av masser, herunder mudring, og dumping krever normalt tillatelse etter havne- og farvannsloven. Aktuelle bestemmelser er §§ 6, 3. ledd, 8, 2. ledd, 11 nr. 4 eller 18, 2. ledd.

Det kreves også tillatelse etter annet lovverk, bl.a. forurensningsloven. I følge [forskrift 01.06.2004 nr.931 om begrensning av forurensning \(forurensningsforskriften\) § 22-4](#), er dumping som hovedregel forbudt, men med visse unntak. I vedtaket etter havne- og farvannsloven bør kommunen gjøre oppmerksom på at tillatelsen kun gjelder i forhold til havne- og farvannsloven og at tiltakshaver selv må undersøke forholdet til annen lovgivning og bringe dette i orden.

Havne- og farvannsloven § 6, 3. ledd vil gjelde de litt større tiltakene som fører til endring av elveløp, farled eller strømforhold, eller til innskrenking av farvannet til hinder for ferdselen. Dersom tilfellet også faller inn under § 8, 2. ledd (for eksempel utfylling i en fiskerihavn) skal saken behandles også etter denne bestemmelsen. I begge tilfellene er det Kystverket som har myndigheten til å behandle saken.

Havne- og farvannsloven § 11 nr. 4 er en særbestemmelse som bl.a. gjelder dumping av masser og gjenstander. Bestemmelsen sier ikke at det kreves tillatelse; det står bare at det kan treffes enkeltvedtak. Dette betyr at den som ønsker å dumpe ikke har noen plikt til å søke etter denne bestemmelsen, men at Kystverket kan kreve at det søkes og deretter eventuelt gi en tillatelse.

Etter § 18, 2. ledd vil krav om tillatelse til opptak av masser eller dumping, kun gjelde i de tilfeller som følger av plan- og bygningslovens § 84, dvs. der terrenngrepet er vesentlig. Se nærmere under punktet Havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd.

Søknaden må forelegges Fiskeridirektoratets regionkontor, fiskarlag og oppdretterlag for uttalelse, og eventuelt andre berørte parter, jf. forvaltningslovens regler om saksforberedelse ved enkeltvedtak. Siden mudre- og dumpesaker kan være problematiske i forhold til forurensning og kulturvern, jf. det som er sagt ovenfor om forurensningsforskriften, må Fylkesmannen og fylkeskommunen/sjøfartsmuseer få saken til uttalelse.

Både mudring og dumping kan medføre utglidning av masser fra grunnen. Dette kan få alvorlige konsekvenser, særlig i områder nær land med bebyggelse, der utrasing av masser fra land kan forekomme. Det anbefales derfor at kommunen krever dokumentasjon fra tiltakshaver om at sikkerheten med hensyn til utglidning er grundig nok vurdert. Ut fra disse opplysningene, kan det eventuelt iverksettes tiltak for å hindre uønskede konsekvenser av mudringen/dumping. Kommunen har da anledning til å stille vilkår i vedtaket der man vurderer at særlige tiltak er nødvendige.

Ved dumping av masser må man sikre at farvannet også etter dumping er dypt nok for den ferdselen som trafikkerer farvannet. Bunnforholdene kan få betydning i denne vurderingen. På hard sjøbunn er det kun strøm som påvirker det dumpede materialet, mens der bunnen er myk, vil det dumpede materialet forsvinne ned i bunnen. Det tilsier at det på myk bunn kan tillates dumping av større omfang, da dybdeforringelsen vil bli mindre enn på hard bunn.

Kommunen må også vurdere hvordan trafikkavviklingen i farvannet blir påvirket under selve arbeidet med mudringen/dumping. Behov for merking, belysning, annonsering m.v. må vurderes. Der det gjøres opptak av masser som etterpå skal dumpes et annet sted, vil det medføre økt trafikk mellom mudre- og dumpestedet. Som regel foregår transporten av muddermassene til dumpestedet med gamle lektere og taubåter, som ikke

har gode manøvreringsegenskaper. De utgjør derfor en viss risiko for sjøtrafikken, og en må se hen til dette når man skal vurdere hvilke tiltak som bør iverksettes. Momenter i denne vurderingen kan være hvor stor trafikk det er i farvannet, hvilken type trafikk og hvilken type led det er snakk om. Kommunen har anledning til å stille vilkår knyttet til de tiltak som er nevnt ovenfor.

Kommunen må så langt som mulig sikre at arbeidet blir utført i samsvar med tillatelsen. Om, og i tilfelle hvordan tiltaket i ettertid skal kontrolleres, må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle etter hva som er hensiktsmessig og praktisk gjennomførbar.

Det er spesielt viktig at mudre/dumpeområdet inntegnes nøyaktig i kart med målte posisjoner oppgitt i WGS84, og sendes Statens Kartverk Sjø for kunngjøring i Etterretning for sjøfarende.

7.8 FLYTEBRYGGER

Utlegging av flytebrygger kan være søknadspliktig etter havne - og farvannsloven § 6, 3. ledd, § 8, 2. ledd, eller § 18, 2. ledd.

En flytebrygge kan være til hinder for ferdselelen hvis den for eksempel søkes utlagt i et trafikkert område. Tilfellet vil da kunne falle inn under § 6, 3. ledd og det kreves da tillatelse fra Kystverket.

Dersom det søkes om å få legge ut en flytebrygge inne i en statlig fiskerihavn, kan bryggen være søknadspliktig etter § 8, 2. ledd dersom den "kan være av betydning" for Kystverkets anlegg. Det kreves da tillatelse fra Kystverket. Det samme gjelder dersom det søkes om å få legges ut en flytebrygge som kan være av betydning for andre av Kystverkets anlegg eller for Forsvarets anlegg.

Dersom verken § 6, 3. ledd eller § 8, 2. ledd kommer til anvendelse, må man vurdere saken i forhold til § 18, 2. ledd. Søkes det om å få legge ut en flytebrygge utenfor havnedistrikt, er det Kystverkets regionkontor som skal behandle saken, er det innenfor havnedistrikt, er det vedkommende kommune/havnestyre som er tillagt myndighet. Se nærmere i punktene Forholdet mellom §§ 6, 3. ledd, 8, 2. ledd og 18, 2. ledd og Havne- og farvannsloven § 18, 2. ledd.

Det er viktig at søknaden inneholder mål og størrelse på flytebryggen, og kart som viser nøyaktig plassering av den, herunder eventuelle forankringer, og at dette beskrives nøyaktig i en eventuell tillatelse.

I en eventuell tillatelse er det videre viktig at det stilles vilkår om at flytebryggen har tilstrekkelig solid utførelse og fortøyes/ forankres på en slik måte at konstruksjonen ikke hindrer eller skader annen sjøveis trafikk, samt at avdrift unngås. Det må også stilles som vilkår at tiltakshaver skal sende inn melding vedlagt kart der tiltaket er nøyaktig inntegnet med posisjoner oppgitt i WGS 84, til Efs/ Statens Kartverk Sjø umiddelbart etter at tiltaket er ferdigstilt.

8 TILTAK I STATLIGE FISKERIHAVNER

8.1 GENERELT

Tiltak i en statlig fiskerihavn, enten på anlegget, innenfor havneområdet eller som berører klausulert areal, kan kreve tillatelse etter havne- og farvannsloven § 8, 2. ledd, se punkt 5.4.3 Nærmere om havne- og farvannsloven § 8, 2. ledd.

Med begrepet statlig fiskerihavn menes havner der staten enten eier eller deler av infrastrukturen eller har grunnrettigheter som tilgodeser fiskerinæringen der. Hvis staten kun har gitt et økonomisk tilskudd til et tiltak hvor kommunen er tiltakshaver, er en utenfor virkeområdet for § 8, 2. ledd, fordi dette ikke anses som "Kystverkets anlegg, innretninger eller virksomhet".

Det kreves tillatelse etter § 8, 2. ledd for "bygging eller andre tiltak". Det siste er et vidt begrep i vanlig språkbruk. I lovforarbeidene (Ot. prp. nr. 59 (1987-88) side 13) er begrepet kommentert slik:

"Etter departementets oppfatning omfatter dette arbeid og anlegg samt en del mer."

Uttalelsen gjelder begrepet tiltak i § 6, 3. ledd, men det er neppe grunn til å tolke begrepet annerledes i § 8, 2. ledd.

I praksis vil formuleringen "tiltak" fange opp de fleste tilfeller av menneskelig aktivitet som gir seg et eller annet fysisk utslag, for eksempel en kai, en flytebrygge, mudring og utfylling av masser i sjø eller en fortøyningsinnretning.

Et avgjørende kriterium for om arbeidet eller tiltaket faller inn under § 8, 2. ledd er om det "kan være av betydning" for Kystverkets virksomhet. Lovteksten nevner ikke begrepet statlig fiskerihavn særskilt. En kan derfor ikke trekke den slutning at ethvert tiltak på innsiden av en molo som er bygget av staten krever tillatelse etter § 8, 2. ledd. På den andre siden kan ofte tiltak eller virksomhet på utsiden av moloen ha "betydning" for anlegget, slik at tillatelse etter § 8, 2. ledd kreves.

8.2 FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTETS INSTRUKS

I Fiskeri- og kystdepartementets instruks til delegasjonsforskriften står følgende om saksbehandlingen i forbindelse med søknader om tiltak i fiskerihavner:

"Det vises til siste avsnitt under punkt 5.2.1 vedrørende forholdet til søknader som både skal vurderes med hjemmel i havne- og farvannslovens § 6 tredje ledd og § 8 annet ledd. Følgende understrekes; for at det skal være grunnlag for å innvilge en søknad er forutsetningen at dette kan begrunnes ut fra begge bestemmelser. Mao. dersom det er grunnlag for å gi tillatelse etter den bestemmelsen, men avslag etter den andre, skal det gis avslag på søknaden."

Ved vurderingen av kriteriene i § 8 annet ledd er det skjønn som er utøvd i tidligere saker retningsgivende for behandlingen av fremtidige søknader. I saker som departementet har hatt til behandling er det lagt vekt på at fiskerinæringen skal prioriteres foran andre interesser i fiskerihavner bygget med offentlige midler. I en del havner har fiskeriaktiviteten avtatt, og spørsmålet er om det skal tillates at frie arealer i havna blir benyttet til andre formål. Fiskeri- og kystdepartementet har i slike tilfeller lagt vekt på at det bør arbeides for en helhetlig utnyttelse av infrastrukturen. Det innebærer at det også bør kunne gis tillatelse til andre formål enn fiskeriformål."

Ved vurderingen av om det skal gis tillatelse til tiltak som ikke fremmer fiskeriformålet, nevnes følgende momenter som ikke er uttømmende, men som kan være veiledende:

- tiltakets art - er tiltaket en fast eller midlertidig innretning? Det skal mye til for å godkjenne en fast/fundamentert innretning i en fiskerihavn. Derimot kan det være aktuelt å tillate en innretning som kan fjernes på kort varsel.
- bruk av vilkår - dersom fiskeriformålet kan bli ivaretatt ved bruk av vilkår med hjemmel i havne- og farvannslovens § 9, skal det mindre til for at en tillatelse kan gis enn ellers.
- tiltakets beliggenhet - ligger tiltaket slik til at det umulig kan hindre fiskeriformålet, er det større grunn til godta dette.
- aktiviteten i havna - er det stor aktivitet fra fiskerinæringen i en fiskerihavn skal det mye til før man godkjenner tiltaket. Ved liten aktivitet fra fiskerinæringen skal det mindre til for at tillatelse blir gitt. Det bør også ses hen til påregnelig utvikling; går antallet manntallsførte fiskere opp eller ned, planlegger fiskerinæringen nyetableringer etc.
- alternative tiltak - er det lagt til rette for kollektive fortøyningsplasser, skal det mer til før en godtar private fortøyningsopplegg i en fiskerihavn.
- fiskerimyndighetenes vurderinger – det forutsettes at saker som berører næringspolitiske vurderinger i forhold til fiskerispørsmål, forelegges fiskerimyndighetene. Eventuelle uttalelser vektlegges i en tiltaksvurdering."

8.3 UTFYLLENDE KOMMENTARER FRA KYSTVERKETS HOVEDKONTOR

Ved tolkingen av § 8, 2. ledd må en kunne legge vekt både på formålsbestemmelsen i § 1 og på det som er formålet med § 8, 2. ledd. Om det siste heter det i forarbeidene (Ot. prp. nr 3 1983-84 s 76):

"Når det skjer utbygginger av andre i havner, bygget av staten, viser erfaringen at det kan oppstå trafikale konflikter mellom brukerne av de forskjellige anlegg. En reguleringsplan vil ikke kunne ivareta dette forhold. Konfliktsituasjoner vil med den foreslåtte bestemmelsen kunne forhindres og bestemmelsen vil sikre at statens intensjoner med sin utbygging blir ivaretatt."

Etter dette antas det at følgende forhold kan vektlegges ved vurderinger etter § 8, 2. ledd for tiltak i fiskerihavner:

- Ivareta formålet med byggingen av havna.
- Ivareta hensynet til en best mulig planlegging, utbygging og drift av havna.
- Ivareta hensynet til fremkommelighet i havna.
- Ivareta hensynet til sikkerhet i havna.
- Om tiltaket skal skje på klausulerte arealer.
- Ivareta tiltakshavers interesser

Formålet med byggingen av havna er gjerne at havna skal nyttes av fiskere og fiskerirelatert virksomhet og at det ikke skal legges hindringer i veien for denne bruken. Dersom havna er en aktiv fiskerihavn, må dette hensynet veie meget tungt. Dersom havna ikke er en aktiv fiskerihavn, eller har mindre betydning i så måte, skal en likevel fortsatt legge hovedvekten på formålet med byggingen, og i den utstrekning det er nødvendig, sikre at dette blir ivaretatt. Selv om aktiviteten er lav, kan det tenkes at den tar seg opp igjen. En bør derfor være tilbakeholden med å tillate anlegg som vanskelig lar seg fjerne.

Dersom et tiltak vil komme i strid med fiskeriinteressene er utgangspunktet at søknaden må avslås. Det må imidlertid foretas en konkret avveining av tiltakshavers interesse i å iverksette tiltaket mot de hindringene det skaper i forhold til formålet med byggingen av havna. Hvis tiltakshavers interesser er tungtveiende, samtidig som tiltaket bare skaper mindre hindringer, bør søknaden kunne imøtekommes.

Ved vurderingen av hva som er en *best mulig planlegging, utbygging og drift av havna*, må en selvsagt legge vekt på fiskeriformålet, men en må også vurdere den totale utnyttelsen av havna og at den skal være så god som mulig. Det kan bety at en ut fra en totalvurdering av hva som er en best mulig utbygging, godtar tiltak som ikke er fiskerirelaterte. Det understrekes imidlertid at det skal mye til for å godta tiltak som kommer i konflikt med fiskeriformålet.

Der fiskerihavna har begrenset sjøareal, kan det være mer hensiktsmessig at det i stedet for at Kystverket gir enkelttillatelser til fortøyningsplass/flytebrygge for mindre båter, anbefaler at det dannes en båtforening og at foreningen står som søker til et felles bryggeanlegg.

Dersom et tiltak hindrer *fremkommeligheten*, må ulempene dette skaper veies mot hensynet som taler for å iverksette tiltaket. Hvis fremkommeligheten for mange andre brukere i havna hindres, vil tiltakshavers interesse neppe veie tungt nok til at søknaden kan innvilges. Her må en imidlertid selvsagt også vurdere med hvilken rett de andre bruker havna. I noen tilfeller vet vi at enkelte mer eller mindre tar seg til rette og de har selvsagt ikke særlig beskyttelsesverdige interesser.

Hensynet til sikkerhet i havna må tillegges stor vekt og utgangspunktet er at en ikke skal gi tillatelse til tiltak som går ut over sikkerheten.

Dersom det er søkt om tiltak i tilknytning til *klausulerte arealer*, kan dette få betydning for avgjørelsen. Med klausulerte arealer mener vi områder der staten har fått tinglyst en heftelse, f.eks. at området skal brukes til allmenning, eller at det skal leies ut til fiskere eller fiskerirelatert virksomhet.

Havne- og farvannsloven § 8, 2. ledd gjelder ikke ovenfor høyeste ordinære spring høyvannslinje. Noen av de klausulerte arealene vil befinne seg ovenfor denne linjen, og da er Kystverket kun involvert som rettighetshaver.

På områder der staten er eier eller har rettigheter, og omsøkt tiltak vil være til hinder for utnyttelsen av disse rettighetene, taler mye for å avslå søknaden. Er tiltaket i strid med en rettighet som staten har på et sjøområde, betyr det imidlertid ikke automatisk at det skal gis avslag. Som rettighetshaver kan Kystverket samtykke i at eieren bruker området til noe annet enn det som står i den tinglyste rettigheten.

Ved vurdering av om Kystverket skal samtykke til annen utnyttelse enn den som følger av den tinglyste rettigheten, må det foretas en konkret vurdering. I en fiskerihavn som utnyttes aktivt av fiskerne og der det er trangt om plassen, bør man avslå en søknad om å nytte klausulert areal til private formål. Annerledes vil det kunne være dersom havna ikke nyttes i særlig grad.

I mange tilfeller vil imidlertid grunneier kunne motsette seg annen utnyttelse dersom dette er i strid med grunneiererklæringen. Det er utarbeidet spesielle vilkår som tar høyde for grunneiers samtykke for slike tilfeller.

Hvilken vekt en skal legge på *tiltakshavers interesse* i få gjennomført tiltaket, vil variere alt etter hvilken tilknytning han (eventuelt foreningen/organisasjonen som søker) har til havna:

- Hvis tiltakshaver eier arealer i havna, vil en måtte legge forholdsvis stor vekt på hans interesse i å utføre tiltaket hvis dette skjer på egen eiendom og aktuelle arealer ikke

omfattes av Kystverkets grunneiererklæringer. En grunneier har en berettiget interesse i å kunne utnytte eiendommen sin.

- Der tiltakshaver har fått rett fra andre til å bruke områder i havna, er tiltakshavers rett avledet av en annens rett. Mattis har f.eks. fått tillatelse av Ante til å bygge brygge på stranda hans. Utgangspunktet for vurderingen her må være den samme som når det er grunneieren selv som skal utføre tiltaket, da tiltakshaver har en berettiget interesse i å iverksette tiltaket.

- Dersom tiltakshaver er fisker, følger det av formålet med bestemmelsen at en skal legge vekt på tiltakshavers interesse dersom tiltaket har sammenheng med utøvelsen av fiske.

8.4 FELLES UTNYTTELSE AV STATLIG UTBYGDE FISKERIHAVNER

Kystverket skal gjennom eierskap og forvaltning av fiskerihavneanlegg stimulere til ordninger der brukerne av havna går sammen om å utnytte den på en sikker og arealeffektiv måte. Dette gjelder spesielt for brukergrupper som har avvikende brukerinteresser i forhold til det havna opprinnelig ble bygget for. Det vil lette forvaltningen betydelig hvis etaten kan forholde seg til en båtforening, et lag osv. i stedet for enkeltpersoner. Det bør derfor stimuleres til slik felles utnyttelse. Der havna domineres av lystfartøy eller andre brukere enn fiskere og fiskerirelatert virksomhet, bør dette være hovedregelen.

Dersom havna domineres av fiskere eller er en kombinert havn med både fiske- og lystfartøyer, bør imidlertid fiskerne kunne få enkelttillatelser dersom det er vanskelig å få dannet en forening, eller der fiskerne ikke kan innordnes med prioritet i de fellesanlegg som finnes eller planlegges bygget.

9 VILKÅR

9.1 GENERELT OM VILKÅR

Som nevnt i punkt 4.1 Lovens formål, skal bestemmelsene i havne- og farvannsloven tolkes i tråd med formålene bak loven.

Selv om tiltaket kommer i konflikt med viktige formål eller hensyn etter loven, betyr ikke det nødvendigvis at det skal gis avslag på søknaden. For det første kan hensynene som taler for å imøtekomme søknaden være tungtveiende, for eksempel i en brosak, og for det andre kan innvendingene mot søknaden reduseres ved å stille hensiktsmessige vilkår.

I rettspraksis og juridisk teori er det utviklet en vilkårlære som oppstiller prinsipper og rammer for hvilke vilkår som kan stilles i en sak.

Et slikt prinsipp er at *det skal være saklig sammenheng mellom vilkåret og tillatelsen*, I dette ligger det at vilkåret må være egnet til å fremme formålet med loven, eventuelt begrense skadevirkningene av tillatelsen.

Ved vurderingen av om det er behov for å stille vilkår for å ivareta formålet med loven, må de samme hensyn tas i betraktning som ved vurderingen av om det skal gis tillatelse. Det vil for eksempel være saklig sammenheng mellom lovformålet og et vilkår om at kaianlegg av sikkerhetsmessige hensyn ikke må motta skip over en viss størrelse. Å

sette dette vilkåret for å skjerme et nærliggende kaianlegg mot konkurranse, er derimot uten sammenheng med lovformålet.

Det er en glidende overgang fra de tilfeller der et vilkår opplagt ligger innenfor rammen av lovformålet og til de som ikke gjør det. Dersom en for eksempel stiller krav om at en bro skal kunne åpnes for å slippe fartøyer igjennom, ligger det klart innenfor lovformålet. Dersom en også stiller krav om at bropilarene skal forblendes med hogd stein av estetiske grunner, ligger det utenfor lovformålet. Mellom disse ytterpunktene vil det være en rekke tilfeller der løsningen ikke er så klar, og der en må foreta en nærmere vurdering for å finne hvilke vilkår som kan stilles.

Et annet prinsipp er at vilkåret ikke må være urimelig tyngende i forhold til hva som oppnås med det. Dette kalles også proporsjonalitetsprinsippet, og setter en skranke for hvilke vilkår som kan settes. Det betyr at et vilkår ikke må være urimelig tyngende i forhold til hva som oppnås ved det. Det skal altså være en proporsjonalitet eller forholdsmessighet, mellom de byrder vilkåret pålegger søker, og den bedring av sikkerheten eller fremkommeligheten det gir.

Brosaker kan illustrere problemstillingen. Jo høyere en bro er, dess mindre er den til hinder for ferdselen. Men samtidig øker kostnadene for broen med høyden. Et sted går det en grense mellom hva en mener er akseptable kostnader ved broen og hensynet til fremkommeligheten under den. Hvor denne grensen går, avhenger av en konkret vurdering der en må se på trafikken i området, kostnadene ved å bygge broen, om det finnes alternativer (f.eks. en annen veitrase eller tunnel), forventet trafikk over broen osv.

Kravene om saklig sammenheng og proporsjonalitet kan samlet formuleres som et krav om at vilkåret skal være nødvendig. Hvis vilkåret er uten sammenheng med lovformålet, eller er urimelig tyngende i forhold til hva som oppnås med det, er ikke vilkåret nødvendig. Jo mindre tiltaket er i konflikt med lovformålet og andre relevante hensyn, jo mindre tyngende vilkår er det akseptabelt å pålegge. De gode vilkår er de som både ivaretar lovformålet og hensynet til søker.

9.2 SPESIELT OM VILKÅR ETTER HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 9

Havne - og farvannsloven § 9 gir hjemmel til å stille vilkår i tillatelser. Bestemmelsen lyder:

"Til tillatelse eller annet vedtak etter dette kapittel kan det fastsettes vilkår. Vilkårene kan omfatte undersøkelser, utførelse, dimensjonering, utstyr, vedlikehold og bruk, samt andre nødvendige tiltak. Vilkår kan gå ut på at tvister om oppfyllelse av vilkår skal avgjøres av en nemnd, herunder sammensetning av og saksbehandling i nemnda. En slik nemndavgjørelse kan påklages som enkeltvedtak etter vanlige forvaltningsrettslige regler til det forvaltningsorgan som har satt vilkåret. Disse bestemmelsene medfører ikke at partene er avskåret fra å bringe nemndas avgjørelse inn for domstolene. Det kan bestemmes at den som får tillatelsen, eller den i hvis interesse et vedtak blir fattet, skal dekke utgiftene ved oppfyllelsen av vilkår etter annet punktum. Tillatelse kan også gjøres betinget av adgang til å stenge eller la fjerne anlegg eller deler av det for eierens og/eller brukers regning dersom vilkårene ikke oppfylles. Tillatelsen kan gjøres tidsbegrenset."

Havne - og farvannsloven § 9 gjelder etter sin ordlyd kun "vedtak etter dette kapittel"; altså kapittel II om "Statens organer, oppgaver og myndighet". Dette betyr ikke at adgangen til å stille vilkår i vedtak etter andre kapitler er avskåret. For det første heter det uttrykkelig i § 18, 2. ledd at det kan settes vilkår i samsvar med § 9. For det andre vil det, i samsvar med den alminnelige vilkårs læren kunne settes vilkår i forbindelse med

enkeltvedtak etter andre kapitler, for eksempel kommunale forskrifter gitt i medhold av § 16 siste ledd.

Paragraf 9 er ikke uttømmende når det gjelder angivelse av hvilke vilkår som kan stilles; den inneholder eksempler på type vilkår.

Bestemmelsen kan imidlertid ikke oppfattes som en generell hjemmel for å stille et hvilket som helst vilkår. Et vilkår kan bare stilles i den utstrekning det ligger innenfor rammen av de formål eller hensyn som kan fremmes eller ivaretas i medhold av loven; dvs. først og fremst fremkommelighet og sikkerhet. Videre danner vilkårslæren og læren om myndighetsmisbruk rammer for hvilke vilkår som kan stilles, jf. punktet Generelt om vilkår.

9.3 PRAKTISKE KATEGORIER AV VILKÅR ETTER HAVNE- OG FARVANNSLOVEN § 9

9.3.1 Vilkår om undersøkelser, utførelse, dimensjonering, utstyr, vedlikehold og bruk, samt andre nødvendige tiltak

Paragraf 9 gir hjemmel for å stille vilkår om *undersøkelser* i vedtak. En kan for eksempel stille krav om at det skal foretas undersøkelser etter at tiltaket har virket en tid, og eventuelt også at det skal iverksettes tiltak som undersøkelsene viser er nødvendig.

Undersøkelser er for øvrig særlig aktuelt før en sak avgjøres, men da vil det ikke være en del av vedtaket. Undersøkelsen skal jo som regel danne grunnlag for avgjørelsen. En ønsker for eksempel å få kartlagt hvordan en fylling vil virke inn på strømforholdene. Dette må sees på som en del av søknaden og som er nødvendig for at Kystverket eller kommunen skal kunne behandle saken. Dersom tiltakshaver er uenig i at slik undersøkelse er nødvendig for søknaden, kan alternativet være at det fattes et vedtak med det vilkår at undersøkelse gjennomføres og med forbehold om hva undersøkelsen eventuelt viser; slik at tiltakshaver får et enkeltvedtak han eventuelt kan påklage.

Vilkår om utførelse, dimensjonering og utstyr er særlig aktuelt for å sikre at tiltaket utføres slik at det skaper minst mulig ulempe og risiko. Det kan for eksempel stilles krav om at oppdrettsanlegg ikke skal være belyst slik at det virker sjenerende for sjøfarende, at bropilarer skal stå så langt fra hverandre at seilingsløpet mellom blir tilstrekkelig bredt, at broen skal ha en viss høyde slik at fartøyer kommer under og at pilarene skal sikres slik at broen ikke ramler ned ved sammenstøt. Videre kan det stilles krav til dimensjonering og utførelse av kaier for å sikre at de tåler belastningene og er trygge å ferdes på, for eksempel at det finnes rekkverk der passasjerer går i land. I sine tillatelser stiller ofte Kystverket krav om at anlegg skal utføres i henhold til Norsk Standard.

Vilkår om *vedlikehold* bør alltid være med i en tillatelse der det er naturlig. Dårlig vedlikeholdte kaier, brygger, forankringer m.m. er ofte et problem og utgjør i mange tilfeller et faremoment. Tilsvarende gjelder for farvannsskilt.

Vilkår om *bruk* kan bl.a. ta sikte på å unngå at bruken skaper hindringer eller fare for ferdselen. Det stilles for eksempel krav om at fartøyer skal fortøye ved langsiden av en pir og ikke på tvers ytterst. Denne typen vilkår kan være vanskelig å håndheve og en bør ta hensyn til dette når vilkåret blir stilt og søke å finne vilkår som er lette å håndheve.

Det kan stilles vilkår om *andre nødvendige tiltak*. Det er her de største tolkingsproblemene oppstår. Hva er andre nødvendige tiltak? Utgangspunktet er at slike

tiltak må falle innenfor de formål som loven skal fremme. Som nevnt tidligere er dette bl.a. en best mulig drift av havner og å trygge ferdselen. I Ot. prp. nr. 59 (1987-88) s. 8 nevnes at aktuelle vilkår i forbindelse med utbyggingstillatelser kan være å stille krav om farledsutbedringer og at innseilingen sikres ved at det etableres nye fyrlys og sjømerker.

9.3.2 Vilkår om skilting

Når det gis tillatelse til et tiltak, kan det være nødvendig å vurdere skilting. Det kan være et bryggeanlegg som er etablert slik at det blir nødvendig å senke farten for å unngå bølgeslag og redusere risikoen for kollisjoner. I så fall kan man sette opp skilt med aktuell fartsbegrensning, eventuelt skilte med "sakte fart". Det kan da være naturlig å stille som vilkår at eier av anlegget bekoster skiltingen. Her er det saklig sammenheng mellom vilkåret og tillatelsen til anlegget, i det tiltaket er årsaken til at det må skiltes. Skiltingen fremmer formålet med loven, nemlig å sørge for en trygg ferdsel. I denne sammenheng er det viktig å huske på at en konkret fartsbegrensning er en forskrift som må oppfylle forvaltningslovens krav til høring og kunngjøring. Andre aktuelle tilfeller kan være vilkår om skilting i forbindelse med tillatelse til broer og kabler. Det er Kystverkets hovedkontor som har hjemmel til å gi tillatelse til oppsett av farvannsskilt, jf. havne- og farvannsloven § 7. Se nærmere i punkt 9 om skilting.

9.3.3 Utgifter til å oppfylle vilkår

Det heter i lovteksten at det kan bestemmes at den som får en tillatelse, eller den i hvis interesse et vedtak blir fattet, skal dekke utgiftene for å oppfylle vilkåret. Tiltakshaver må for eksempel bekoste en farledsutbedring eller nedspyling og forankring av en ledning.

9.3.4 Tidsbegrensete tillatelser

Lovteksten nevner spesielt at tillatelser kan gjøres tidsbegrenset. Dette er særlig aktuelt i to tilfeller.

Det ene er at en gir en tillatelse for et bestemt tidsrom fordi man ønsker at anlegget skal kunne fjernes etter en viss tid. Før det stilles et slikt vilkår, må det vurderes nøye om det er adgang til å stille det, jf. den alminnelige vilkårs læren. Dette innebærer at den interesse man ønsker å beskytte ved å gi en tidsbegrenset tillatelse, må ligge innenfor rammen av lovens formål. Utover dette må minstekravet være at det på vedtakstidspunktet er holdepunkter som indikerer en mulighet for at det kan bli behov for å fjerne anlegget. Det kreves ikke sannsynlighetsovervekt for at det vil bli behov for fjerning, men det må fremstå som noe mer enn en løs mulighet, og behovet for å kreve anlegget fjernet må veie tungt.

Det andre tilfellet er der det stilles vilkår om at tillatelsen faller bort dersom arbeidene ikke er satt i gang innen en viss tid, eller hvis de ikke er fullført innen en viss tid. Svært ofte er det hensiktsmessig å stille slike vilkår, fordi en tillatelse som ikke blir brukt kan båndlegge området på en uheldig måte. Hvis det går svært lang tid oppstår også spørsmålet om tillatelsen kan ha falt bort på grunn av passivitet. Dette vilkåret bør derfor brukes hvis ikke det er en spesiell grunn til å la være. Dette er samme regel som det som følger av plan- og bygningsloven § 96. I følge denne bestemmelsen faller en tillatelse bort hvis tiltaket ikke er satt i gang senest tre år etter at tillatelsen er gitt, eller hvis tiltaket innstilles i lengre tid enn to år.

9.3.5 Vilkår om adgang til å stenge eller la fjerne anlegg for eierens eller brukerens regning dersom vilkårene ikke oppfylles

Etter § 9, nest siste setning, kan det stilles vilkår om stengning og fjerning ved manglende oppfyllelse av vilkår. Setningen gjelder etter sin ordlyd bare for anlegg, men kan neppe tolkes slik at det ikke kan stilles samme type vilkår for noe som ikke er anlegg. Bestemmelsen gir neppe videre adgang til å kreve stansing eller fjerning enn det som følger av lovens kapittel VIII, og den gir heller ikke hjemmel for tvangsfullbyrdelse. Å ta med et slikt vilkår kan imidlertid ha en informativ verdi, og medvirke til at vilkårene etterleves.

9.4 EKSEMPLER PÅ VILKÅR

9.4.1 Anbefaling

Kystverkets hovedkontor anbefaler at kommunene vurderer å stille nedenstående vilkår i sine tillatelser etter havne- og farvannsloven. Dette er eksempler på vilkår som stilles i Kystverkets vedtak der de passer. I tillegg må kommunene på vanlig måte vurdere i hver enkelt sak om det er forhold ved tiltaket som gjør det nødvendig å stille andre vilkår.

9.4.2 Generelt for alle typer saker

- Tiltaket skal utføres som beskrevet i tillatelsen og vist i vedlagte tegning og kartutsnitt. Det må ikke foretas endringer uten at dette på forhånd er godkjent av kommunen.

Begrunnelsen er at endringer kan medføre annen virkning i farvannet enn det som er vurdert i forbindelse med tillatelsen.

- Eventuelt erstatningsansvar som følge av tiltaket påhviler tiltakshaveren.

Begrunnelsen er at det er tiltakshaveren som får fordelene av tillatelsen. Skulle tiltaket føre til skade, er det naturlig at tiltakshaveren bærer utgiftene.

- Dersom arbeidet ikke er igangsatt innen 3 – tre - år eller innstilles i mer enn 2 – to - år, faller tillatelsen bort.

Begrunnelse er at dersom tiltaket ikke utføres eller stopper opp for lengre tid kan hindre annen utnyttelse av farvannet. Tilsvarende bestemmelse følger av plan- og bygningsloven § 96.

- Det må sørges for at tiltaket til enhver tid er forsvarlig vedlikeholdt.

Begrunnelsen er ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn.

- Tiltakshaver plikter senest x uker før tiltaket iverksettes, å informere kommunen om oppstartstidspunkt, samt når arbeidene er planlagt avsluttet. Videre plikter tiltakshaveren å holde kommunen løpende orientert om fremdriften, og avslutning av arbeidet.

Begrunnelsen er ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn og for å sikre at myndighetene til enhver tid kjenner status i arbeidene dersom dette er ansett nødvendig ut fra tiltakets art. Vilkåret kan for eksempel brukes ved større tiltak/arbeider, der selve arbeidet med å etablere tiltaket også kan få betydning for ferdselen i området.

- Tiltakshaver skal melde fra om tiltaket til Statens Kartverk Sjø/ Efs (Etterretninger for sjøfarende) herunder oppstartstidspunkt og forventet ferdigstilling. Meldingen sendes Statens Kartverk Sjø, Postboks 60, 4001 Stavanger, og må være kartverket i hende senest en (1) måned før arbeidene påbegynnes.
- Tiltakshaver skal gjennom kunngjøring i lokal presse underrette om tiltaket før anleggsstart.

Begrunnelse er den samme som for vilkårs- eksempelet over.

- Tiltakshaver skal sende inn melding vedlagt kart der tiltaket er nøyaktig inntegnet med posisjoner oppgitt i WGS 84, til Statens Kartverk Sjø/ Efs (Etterretninger for sjøfarende), Postboks 60, 4001 Stavanger, umiddelbart etter at tiltaket er ferdigstilt. Tiltaket kan ikke tas i bruk før slik melding er sendt. Kopi av meldingen skal samtidig sendes kommunen.

Begrunnelsen er ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn for de sjøfarende, for à jourhold og oppdatering av sjøkartene og kunngjøring i "Etterretninger for sjøfarende". Dette vilkåret anbefales brukt for alle tiltak som medfører ferdige installasjoner i kystsonen. Dette gjelder også små tiltak, for eksempel flytebrygger. Sjøkartverket legger også disse inn i sine digitale sjøkart, og ønsker melding fra tiltakshaver om disse.

- Tillatelsen er tidsbegrenset, og gjelder til og med xx.xx.xx. Eventuell søknad om ny tillatelse må sendes kommunen senest x måneder før tillatelsen utløper.

Begrunnelsen for et slikt vilkår kan være at kommunen ønsker å ha en mulighet for å vurdere saken på nytt, da situasjonen knyttet til sikkerhet, fremkommelighet eller miljø kan ha endret seg i forhold til nåværende situasjon.

- Endringer i eierforhold skal meldes til kommunen så snart som mulig.

Begrunnelsen kan være at kommunen kan få et behov for å komme i kontakt med eieren av tiltaket.

9.4.3 Spesielt for bestemte typer tiltak

Flytebrygger

- Flytebryggen må ha tilstrekkelig solid utførelse og fortøyres/ forankres på en slik måte at konstruksjonen ikke hindrer eller skader annen sjøveis trafikk, samt at avdrift unngås.
- Flytebryggen skal være tilstrekkelig belyst, og lyset skal innrettes på en slik måte at det ikke virker blendende på de sjøfarende.

Begrunnelsen for disse vilkårene er ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn. Behov for belysning må vurderes med henblikk på sikker ferdsel i mørket. Man må blant annet legge vekt på hvordan flytebryggen ligger i forhold til hvor fartøyer passerer, størrelsen på flytebryggen, om den blir lyst opp av eventuell annen belysning på stedet.

Akvakulturanlegg

- Tiltakshaver skal melde fra om tiltaket til Statens Kartverk Sjø/ Efs (Etterretninger for sjøfarende), herunder oppstartstidspunkt og forventet ferdigstilling. Meldingen sendes Statens Kartverk Sjø, Postboks 60, 4001 Stavanger, og må være kartverket i hende senest en (1) måned før arbeidene påbegynnes.

Vilkåret bør benyttes i alle tillatelser til akvakulturanlegg, såfremt ikke dette framstår som åpenbart unødvendig.

- Anlegget må forankres/fortøyes forsvarlig slik at det ikke driver av og blir til fare for den alminnelige ferdsel. Anleggets fortøyningsblåser skal være trukket nærmest mulig inn til anlegget. Forankringstauene skal være nedsenket.
- Merking skal skje i samsvar med forskrift av 15.01.1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdselen § 14, og veileder til denne. Vi gjør oppmerksom på at § 14 er endret fra og med 1. februar 2008. De nye reglene finner du på Kystverkets nettsider på <http://www.kystverket.no/?did=9632128>.
- Tiltakshaver skal sørge for at alle elementer som løsner fra akvakulturanlegget, herunder forankringstau som flyter opp, omgående blir festet forsvarlig på riktig plass eller fjernet. Dersom det ikke lar seg gjøre å feste eller fjerne løse og/eller drivende elementer omgående, skal tiltakshaver omgående melde fra til NAVCO telefonvakt tlf: 22 42 23 31 (vakt hele døgnet).
- Ved helt eller delvis opphør av produksjonen skal tiltakshaver foreta opprydding av innretninger og utstyr på lokaliteten og tilstøtende sjøområder. Installasjoner kan kun oppbevares på lokaliteten i den grad det skjer som ledd i driften. Ved permanent opphør av drift på en lokalitet skal det sørges for fullstendig opprydding, herunder fjerning av installasjoner over og under vann. Fullstendig opprydding skal være fullført senest innen x måneder etter opphør. Melding om dette skal sendes kommunen.

Begrunnelsen for disse vilkårene er ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn.

- Ved utlegging av anker skal eksisterende installasjoner som for eksempel kabler, rør eller ledninger sikres, for eksempel ved at dykkere deltar ved utleggingen. Eiere av aktuelle installasjoner skal ha mulighet til å delta ved utlegging av anlegget.

Begrunnelsen er for å unngå skade på eksisterende installasjoner.

Kabler, rør og ledninger på sjøbunnen

- Kabler, rør og ledninger på sjøbunnen skal plasseres i henhold til vedlagte kartutsnitt med nøyaktig inntegnet trasè. De må følge bunntopografien (uten heng) og legges forsvarlig slik at de ikke forandrer leie eller flyter opp. Eventuelle fester og søkker skal ha en slik utforming at de ikke hefter fiskeredskaper.
- Det skal så langt som mulig unngås bruk av frie spenn og sidestøtter. Der frie spenn ikke kan unngås, skal de utføres med så korte spenn som mulig.

Begrunnelsen er ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn, samt hensynet til fiske.

- Tiltakshaver plikter å merke sjøkabler, rør og ledninger ved hvert landfeste i henhold til gjeldende skiltnorm som er vedlagt. Tiltakshaver er ansvarlig for vedlikehold av merkingen.

Begrunnelsen er ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn.

- Dersom det på grunn av utslipp fra ledningen skulle vise seg nødvendig med mudring ved ledningens utløp, må dette bekostes av tiltakshaver.

Begrunnelsen er at det er tiltakshaver som får fordelene av tillatelsen, derfor er det naturlig at tiltakshaver bærer utgiftene ved behov for mudring.

- Kabelen/røret/ledningen må legges i grøft eller spyles ned ved kai/indre havn slik at den blir tildekket.
- Dersom kabelen/røret/ledningen skal erstatte andre kabler/rør/ledninger, skal disse fjernes. Dette gjelder både selve kabelen/røret/ledningen, samt skilt og eventuelle lodd etc.

Begrunnelsen er ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn, miljøhensyn, samt hensynet til fiske.

- Kommunen kan kreve at eier/tiltakshaver sørger for at sjøkabler, rør og ledninger på sjøbunnen som ikke lenger er i bruk, helt eller delvis blir flyttet, fjernet, nedgravd eller overdekket, dersom dette anses nødvendig av hensyn til sikkerhet, miljø og fremkommelighet. Kostnaden vil bli pålagt eieren/tiltakshaver.

Begrunnelsen er ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn, samt miljøhensyn.

10 FYRLYS, SJØMERKER OG FARVANSSKILT

Havne- og farvannsloven § 7, 3. ledd gir Kystverkets hovedkontor myndighet til å gi tillatelse til oppsetting av fyrlys, sjømerker, farvannsskilt og anlegg for trafikkovervåking. Bestemmelsen lyder:

"Kystdirektoratet gir tillatelse til oppsetting av fyrlys, sjømerker, farvannsskilt og anlegg for trafikkovervåking. Slike anlegg og innretninger må ikke nyttes til fortøyning eller fjernes, flyttes, forandres eller skjermes m.v. uten etter særskilt tillatelse av direktoratet. Departementet gir tillatelse til oppsetting av andre anlegg og innretninger som skal gi navigasjonsveiledning. Ingen må uten departementets tillatelse bruke slike anlegg eller innretninger til noe annet enn forutsatt eller foreta noe som kan hindre eller vanskeliggjøre at slike anlegg og innretninger virker etter hensikten."

Bestemmelsen gjelder også på land ovenfor høyeste ordinære springhøyvannslinje, jf. § 7, 4. ledd.

I medhold av havne- og farvannsloven § 7, 2. ledd, er det fastsatt forskrift 15.01.1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdselen (skiltforskriften).

I skiltforskriften § 2 er fyrlys, sjømerker og farvannsskilt definert slik:

- "a) Fyrlys: Fyr, radarfyr, fyrlykter, overrettlykter og tåkesignaler.*
- b) Sjømerker: Alle faste og flytende sjømerker med unntak av fyrlys.*
- c) Farvannsskilt: Skilt som varsler om fri høyde under bruer og luftspenn, om sjøkabler, om fartsbegrensninger og andre typer skilt som gir påbud eller veiledning overfor sjøverts ferdsel."*

[Forskriftens kapittel II](#) har bestemmelser om bl.a. søknaden.

Fyrlys, sjømerker og farvannsskilt kan med andre ord ikke settes opp uten Kystverkets hovedkontors godkjenning innenfor et havnedistrikt. I de tilfellene der kommunen for eksempel vil stille vilkår om skilting i et vedtak etter havne- og farvannsloven, så må med andre ord Kystverkets hovedkontor kontaktes for tillatelse.

11 LOKALE FARTSFORSKRIFTER

Lokale fartsforskrifter om fartsbegrensninger i sjøen gis med hjemmel i [forskrift av 19.06.2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø](#) (fartsforskriften).

Innenfor havnedistrikt er det kommunen som har myndighet til å fastsette forskrifter og treffe enkeltvedtak om fartsbegrensninger, jf. fartsforskriften § 3, 1. ledd. Kystverkets hovedkontor skal i disse tilfellene godkjenne fartsforskriftene, og godkjenningen er en betingelse for forskriftens gyldighet.

Utenfor havnedistrikt er det Kystverkets hovedkontor som fastsetter slike forskrifter, jf. fartsforskriften § 3, 2. ledd.

Kystverkets hovedkontor har utarbeidet en [veileder](#) for lokale fartsforskrifter som beskriver saksbehandlingen som må følges i slike saker, herunder hvordan forskriften skal utformes.

12 ORDENSFORSKRIFTER

12.1 GENERELT

Etter [havne- og farvannsloven § 16, 4. ledd](#) kan kommunen fastsette forskrifter om orden i og bruk av havner. Dette gjelder bare kommuner som har opprettet havnedistrikt, jf. § 14. For interkommunale havnedistrikter følger det av [havne- og farvannsloven § 12, 2. ledd](#) at det interkommunale samarbeidsorganet har samme myndighet som kommunen til å vedta forskrifter.

Dersom overtredelse av forskriften skal være straffbar, må forskriften godkjennes av departementet, jf. [havne- og farvannsloven § 10, 1. ledd](#). Myndigheten til å godkjenne slike forskrifter er delegert til Kystverkets hovedkontor.

12.2 MAL FOR FORSKRIFT OM ORDEN I OG BRUK AV HAVNER

Fiskeri - og kystdepartementet har utarbeidet en mønsterforskrift som skal brukes ved fastsettelse av ordensforskrift. Mønsterforskriftens kapittel I til IV er det ikke anledning til å forandre på, mens kapittel V inneholder supplerende bestemmelser. Her kan kommunen ta med bestemmelser som er begrunnet ut fra lokale forhold om havnedrift og lignende, eller bestemmelser om regulering av konkurrerende bruk av sjøarealene i havnedistriktet.

Dersom kommunen ikke ønsker å ta inn bestemmelser om det som er angitt med overskrifter og paragrafer i kapittel 5, skal overskriften likevel beholdes. Videre så er det en begrenset adgang til å gi bestemmelser om forhold som ikke er nevnt med paragrafer og overskrifter i kapittel 5.

I den kommunale ordensforskriften kan det ikke tas inn forhold som er regulert eller kan reguleres i medhold av andre bestemmelser i havne- og farvannsloven eller etter annen lovgivning. Mønsterforskriften finner du her:

- [Bokmål](#)
- [Nynorsk](#)

12.3 SAKSBEHANDLING

Kommunen lager et forslag til forskrift som så sendes på høring. Etter behandling av saken skal forskriften vedtas av kommunen. Forskriften sendes deretter til Kystverkets hovedkontor for godkjenning.

Det kan imidlertid være effektivt og tidsbesparende at kommunen og Kystverkets hovedkontor ved juridisk avdeling, har en dialog om forskriftsteksten gjennom hele prosessen. Dette bl.a. for å avklare eventuelle avvik fra mønsterforskriften.

13 KLAGESAKER – SAKSBEHANDLING ETC.

Kystverkets hovedkontor er klageinstans for vedtak fattet av Kystverkets regionkontorer og for enkeltvedtak fattet av kommunen, havnestyret eller havneadministrasjonen i medhold av [havne- og farvannsloven § 33](#).

Klageadgangen etter havne- og farvannsloven gjelder bare enkeltvedtak fattet i medhold av havne- og farvannsloven (eller forskrifter etter den). Andre vedtak eller avgjørelser som kommunen, havnestyret eller havneadministrasjonen måtte treffe på grunnlag av andre hjemler eller på privatrettslig grunnlag, kan ikke påklages til Kystverkets hovedkontor. Dette gjelder f.eks. rene forretningsavtaler som havnestyret eller havneadministrasjonen inngår.

Klager over kommunale vedtak som skal avgjøres av Kystverkets hovedkontor, skal sendes direkte til Kystverkets hovedkontor etter at de er ferdig forberedt i kommunen, og ikke til et av Kystverkets regionkontorer.

Kommunene skal behandle en klage over enkeltvedtak fattet med hjemmel i havne- og farvannsloven på vanlig måte slik forvaltningsloven bestemmer. Dersom kommunen ikke finner å kunne ta klagen til følge, så skal den tilrettelegge klagen for Kystverkets hovedkontor, jf. forvaltningsloven § 33, 4. ledd, før den sendes over for klagebehandling.