

Ot.prp. nr. 48

(2006–2007)

Om lov om endring i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

*Tilråding frå Fiskeri-og kystdepartementet av 30. mars 2007,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Samandrag

Fiskeri- og kystdepartementet legg med dette fram forslag om endring i lov om havner og farvann 8. juni 1984 nr. 51. Utkast til ny lovtekst har vore på allmenn høyring.

For å kunne oppfylle pliktene etter EØS-avtalen er Noreg pålagt å implementere EU direktiv 65/2005 om betre hamnesikring og EU forordning 884/2005 om inspeksjonar innan maritim sikring og terrorberedskap. Det er i denne samanhengen behov for endringar i lov om hamner og farvatn for å sikre tilstrekkeleg heimel til å implementere direktiv 65/2005 og forordning 884/2005.

Eit forslag til revidert lov om hamner og farvatn blei sendt på høyring 21. desember 2006. Utkastet inneheld også forslag til heimlar som er nødvendige for å gjennomføre forordninga og direktivet som nemnde ovanfor. Det er usikkert når den nye lova kan tre i kraft, medan EU regelverket skal vere implementert innan 15. juni. Det er derfor behov for å gjere enkelte endringar i gjeldande lov om hamner og farvatn.

2 Grunngevinga for lovforslaget

FN sin sjøfartsorganisasjon, IMO, vedtok i desember 2002 eit nytt internasjonalt regelverk om tryggleik og terrorberedskap for skip i internasjonal fart og hamner som tek i mot desse, International Ship

and Port Facility Security Code (ISPS-koden). ISPS-koden blei vedteken på IMO sin diplomatkonferanse 12. desember 2002 som ein direkte følge av terrorhandlingane mot USA 11. september 2001. Koden er ein del av eit større regelverk som blei innlemma som eitt nytt kap. XI-2 i The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Formålet med koden er å etablere eit internasjonalt rammeverk for å førebyggje og hindre terrorisme og terrorhandlingar mot skip og hamner. Dette skal bl.a. oppfyllast ved samarbeid mellom kontraherande statar, nasjonale og lokale styresmakter, samt tiltak på skip i internasjonal fart og i hamner som betener desse.

IMO sitt regelverk er implementert i EU-landa gjennom forordning om styrkt terrorsikring av skip og hamneterminalar (forordning 725/2004). EU på si side ynskjer ytterlegare terrorsikring av hamner utover IMO sitt regelverk, og vedtok derfor direktiv 65/2005 i oktober 2005. Formålet med direktivet er å sikre dei delane av hamna som ikkje allereie er omfatta av forordning 725/2004. I juni 2005 vedtok EU-kommisjonen vidare forordning 884/2005, som regulerer inspeksjonar innan maritim sikring og terrorberedskap. Maritim terrorsikring er omfatta av EØS-avtalen, og Noreg er derfor forplikta til å gjennomføre EU sitt regelverk på området. Det er ESA (EFTA Sureveillance Authority) som vil gjennomføre inspeksjonar og kontrollere at regelverket om maritim terrorsikring er oppfylt i EFTA-landa.

Det internasjonale regelverket om sikring og terrorberedskap i hamner, forordning 725/2004, er så langt implementert i Noreg gjennom gjeldande forskrift om terrorsikring som er heimla i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. Lova har ikkje tilstrekkeleg heimel til å implementere delar av direktiv 65/2005 og forordning 884/2005, og dette gjeld særleg føresegnar om kroppsvitasjon og fysisk gjennomgang av bagasje og gods. Lova gir heller ikkje Kystverket heimel til å krevje gebyr for myndigheitsoppgåver knytt til terrorsikring av hamner.

I utkastet til revidert lov om hamner og farvatn, som er ute på høyring, blir det foreslått å heimle forskrifter om terrorberedskap i hamner i ein ny paragraf. Det er usikkert når den nye lova kan tre i kraft, og etter Fiskeri- og kystdepartementet si vurdering er det difor nødvendig å gjere endringar i gjeldande lov om hamner og farvatn allereie no, slik at det er heimel for å implementere det internasjonale regelverket om terrorsikring av hamner som trer i kraft i juni i år.

Kostnadene ved å innføre sikringstiltak og terrorberedskap i hamner og på skip er omfattande, og regelverket er utan tvil ei utfordring for sjøtransportnæringa. På den andre sida er samfunnet og næringsinteresser heilt avhengige av velfungerande internasjonale sjø samband, samtidig som sjøtransporten er sårbar for terroranslag. Tiltaka som blir innførde i hamnene som følgje av det internasjonale regelverket må likevel sjåast på som ein del av hamnesektoren sitt allmenne ansvar for å verne eiga verksemd.

I tråd med gjeldande finansieringsprinsipp for maritim infrastruktur, er det lagt opp til at sikringstiltaka blir betalte av dei som bruker hamnene. Hamnar som tilpasser seg føresegnene i regelverket vil kunne tilby betre kvalitet på tenester, redusere svinn og få eit positivt bidrag til helse, miljø og tryggleik for dei tilsette. Slike forbetringar i kvaliteten bør til dømes kunne nyttast aktivt i marknadsføringa av sjøtransportløyser og overfor forsikringsselskap m.m.

Internasjonalt ser ein nærare på behovet for å innføre sikring og terrorberedskap for heile transportkjeda og alle transportgreiner, og å innføre slike nye internasjonale sikkerheitsstandardar er ei prioritert oppgåve i arbeidet for auka samfunnstryggleik. Vi viser i denne samanheng til St.meld. nr. 39 (2003-2004) Samfunnsikkerhet og sivilt-militært samarbeid.

Kystverket har som nasjonal hamneetat ansvar for å følgje opp arbeidet med innføringa av regelverket om sikring og terrorberedskap i norske hamner, medrekna godkjenning av sårbarheitsanalyse og sikringsplanar, verifikasjon og tilsyn og kontroll med iverksetjing og etterleving av nødvendige tiltak. Oppgåvene er av løpande karakter, og det vil krevje permanente organisatoriske endringar i Kystverket for å løyse gjeldande og nye oppgåver innan hamnesikring. Det er rundt 550 hamneterminalar som er omfatta av gjeldande regelverk. I samband med implementeringa av nytt direktiv og ny forordning vil det bli behov for ytterligare ressursar knytte til fornya godkjenning og autorisasjon av sikringsorganisasjonar, og til godkjenning av sårbarheitsvurderingar og sikringsplanar i dei delane av hamna som ikkje er omfatta av SOLAS og ISPS-koden. Vi ventar at det nye regelverket vil gjelde rundt 220 norske hamner.

Fiskeri- og kystdepartementet meiner at Kystverket må ha ei fast organisering av oppgåvene med hamnesikring, og det er vedteke at brukarane frå og med 2007 skal dekkje kostnadane til etaten i samband med dette, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007) for Fiskeri- og kystdepartementet. Det er lagt opp til at kostnadene blir dekt inn gjennom eit årleg flatt gebyr for kvar einskilde hamneterminal som er omfatta av regelverket. Kystverket sitt arbeid med sikring og terrorberedskap i hamnene er rekna til å koste 13,5 mill. kroner i 2007.

For Svalbard gjeld det ei eiga forskrift om sikring og terrorberedskap i hamner, som implementerer forordning 725/2004. Denne forskrifta er heimla i Svalbardmiljølova. Implementering av dei nye internasjonale reglane på øygruppa vil skje gjennom ei endring av gjeldande forskrift.

Forsvarets forskingsinstitutt (FFI) har på vegne av Fiskeri- og kystdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Samferdselsdepartementet gjennomført ein nasjonal sårbarheitsanalyse. EU og EØS-statane er etter forordning 725/2004 pålagd å gjennomføre ein slik analyse av innanrikstrafikken innan 1. juli 2007, for å avgjere i kva omfang forordninga eventuelt skal gjerast gjeldande også for skip i innanriksfart og for dei hamneanlegga som berre tek i mot desse. FFI har utarbeidd ein rapport, og styringsgruppa vil kome med ei tilråding på bakgrunn av denne i løpet av våren 2007. Eventuelle tilrådde sikringstiltak vil bli følgd opp i det vidare forskriftsarbeidet, og skal vere implementert innan 1. juli 2007.

3 Høyringsfråsegn og merknadar

Forslag til lovendringar har vore sendt til:

Akademikerne
Akershus fylkeskommune
Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)
Aust-Agder fylkeskommune
Barne- og likestillingsdepartementet
Bergen kommune
Bergen og Omland havnevesen
Bodø Havn KF
Bodø kommune
Buskrud fylkeskommune
CargoNet Group
Color Line Oslo
Dampskipsexpeditørenes Forening
Den norske Advokatforening
Den norske revisorforening
Det Norske Veritas
DFDS Seaways AS
Direktoratet for naturforvaltning
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
ECON
Elkem ASA
Fagforbundet
Fellesoperativt Hovedkvarter
Finansdepartementet
Finmark fylkeskommune
Fiskebåtredernes Forbund
Fiskeri- havbruksnæringens landsforening (FHL)
Fiskeridirektoratet
Fjord Line (Danmarkslinjen AS)
Fornyings- og administrasjonsdepartementet
Forsvarsdepartementet
Fraktefartøyenes rederiforening
Fylkesmannen i Aust-Agder, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Buskerud, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Finnmark, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Hedmark, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Hordaland, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Møre- og Romsdal, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Nordland, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Oppland, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Rogaland, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Telemark, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Troms, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Vest-Agder, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Vestfold, Miljøvernadv.
Fylkesmannen i Østfold, Miljøvernadv.

Gard Services AS
Greenpeace
Grenland havn IKS
Haugesund kommune
Havforskningsinstituttet
Hedmark fylkeskommune
Helse- og omsorgsdepartementet
Hordaland fylkeskommune
Hovedredningssentralen Nord-Norge
Hovedredningssentralen Sør-Norge
Hurtigbåtenes Rederiforbund
Hurtigruten Group
Intertanko
Jernbaneverket
Justisdepartementet
Karmsund Havnevesen
Kommunal- og regionaldepartementet
Kommunenes sentralforbund
Kongelig Norsk Båtforbund
Konkurransetilsynet
Kristiansand Havn KF
Kristiansand kommune
Kultur- og kirkedepartementet
Kunnskapsdepartementet
Kystdirektoratet
Landbruks- og matdepartementet
Landsorganisasjonen i Norge
Logistikk- og transportindustrienes landsforening
Losoldermennenes landsforening
Marintek A/S
Maritim Forum
Meteorologisk institutt
Miljøstiftelsen Bellona
Miljøverndepartementet
Møre og Romsdal fylkeskommune
Natur og Ungdom
Nordisk Institutt for Sjørett
Nordisk Skipsrederforening
Nordland fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune
Norges Dykkerforbund
Norges Fiskarlag
Norges Naturvernforbund
Norges Rederiforbund
Norges Seilforbund
Norsk Forening for Fartøyvern
Norsk Havneforbund
Norsk Havneforening
Norges Havneingeniørforening
Norsk Hydro ASA
Norsk industri
Norsk Petroleumsinstitutt
Norsk Polarinstitutt
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Skipsmeglerforbund

Norsk Tjenestemannslag NTL
 Norske Skog
 Norske Trålerederiers Forening
 Norwegian Hull Club
 Nærings- og handelsdepartement
 Næringslivets hovedorganisasjon NHO
 Olje- og energidepartementet
 Oljedirektoratet
 Oljeindustrienes Landsforening
 Oppland fylkeskommune
 Oslo Havn KS
 Oslo Kommune
 Petroleumstilsynet
 Porsgrunn kommune
 Rederienes Landsforening
 Redningsselskapet
 Rogaland fylkeskommune
 Samferdselsdepartementet
 Short Sea Shipping Norway
 Sjøassurandørenes Centralforening
 Sjøfartsdirektoratet
 Sogn og fjordane Fylkeskommune
 Statens Forurensingstilsyn
 Statens havarikommisjon for transport
 Statens Kartverk Sjø
 Statens Vegevesen, Vegdirektoratet
 Statoil Norge ASA
 Stavanger interkommunale havn IKS
 Stavanger kommune
 Sysselmannen på Svalbard
 Sør-Trøndelag fylkeskommune
 Telemark fylkeskommune
 Telenor Maritime Radio
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Troms fylkeskommune
 Tromsø Havn KF
 Tromsø kommune
 Trondheim havn
 TØI
 Utanriksdepartementet
 Vest-Agder fylkeskommune
 Vestfold fylkeskommune
 WWF Norge
 YS Stat v/ Norsk Losforbund
 Østfold fylkeskommune
 Ålesund kommune
 Ålesundregionenes Havnevesen

Høyringsfråsegnene er refererte og grupperte under tematiske overskrifter. Fiskeri- og kystdepartementet har vidare lista eit utval av innkomne fråsegner som representerer dei viktigaste merknadane til lovforslaget. Nokre av høyringsfråsegnene er send til Kystverket for vidare oppfølging i

samanheng med fastsetjing av forskrifter. Andre fråsegner vil bli behandla i samanheng med revisjonen av lov om havner og farvann 8. juni 1984 nr. 51.

Sikring og terrorberedskap i hamner - ansvar og finansiering

Rederienes Landsforening:

Foreininga meiner at implementering av ISPS-koden og terrorberedskap i hamner er eit samfunnsmessig ansvar som bør finansierast ved tilskotsordningar frå staten, ikkje gjennom auka avgifter retta mot sjøtransporten. Avgiftene gir sjøtransporten ei konkurranseulempe i forhold til landtransport. Dei seier vidare at Kystverket ikkje kan krevje gebyr for kontroll og tilsyn som blir gjennomført for å sikre at lov og vedtak blir følgde.

Stavangerregionen Havn IKS:

Stavangerregionen Havn IKS meiner at forslaget om å finansiere Kystverkets arbeid med terrorsikring gjennom gebyrlegging av hamneterminalane bør avvisast.

Ålesundregionens Havnevesen:

Etter Ålesundregionens Havnevesen sitt syn er det sterkt beklagelig at tiltak knytt til terrorberedskap i praksis blir betrakta som ei privat oppgåve. Dei meiner det også er behov for å presisere kva oppgaver som kviler på hamnene.

Dei seier at eit brukarfinansiert tilsyn som er drive som eigen resultateining innan Kystverket er uønskt av fleire årsaker. For det fyrste ser dei ikkje nokon grunn til at Kystverket skal byggje opp eiga bemanning innan eit fagfelt som allereie blir teke vare på av politiet og Nasjonal Sikkerhetsmyndighet (NSM). For det andre meiner dei at beredskapen mot terror på skip og i hamner bør vere statleg finansiert. For det tredje meiner hamnevesenet at forslaget om å innføre nye gebyr, er eit klart brot med politiske intensjonar om å gjere sjøtransport meir konkurransedyktig.

Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening:

Synspunkta til Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL) fell på dei vesentlegaste punkta saman med fråsegna frå Ålesundregionens Havnevesen.

FHL protesterer på forslaget om at gebyret som Kystverket kan krevje inn for å dekke utgifter knytte til oppgaver med sikring og terrorberedskap i hamner, skal utgjere ein lik kronesum for alle hamneanlegg, uavhengig av storleik og aktivitet.

Fiskebåtrederernes forbund:

Forbundet stiller seg tvilande til om betringa i terrorberedskapen står i stil med den ressursbruken ein legg opp til. Dei meiner det er uheldig at Kystverket åleine skal kunne definere dei behova som gir grunnlag for auke i årsverk og dekking av utgifter.

Norsk Havneforbund:

Forbundet peiker på at tiltak for å sikre borgarane mot terrorhandlingar bør vere eit statleg ansvar, som blir finansiert over statens eigne budsjett i staden for å bli knytt mot enkelt næringane sine finansielle ressursar.

Frakteskipseienes rederiforening:

Foreininga viser til at det er eit overordna politisk mål at mest mogeleg last skal overførast frå bil til båt, fordi sjøtransport er kostnadseffektivt, miljøvennleg og samfunnsmessig gunstig. Foreininga meiner at det faktisk er det motsette som skjer, og at det kan tilskrivast ubalansen i avgiftssystemet.

Fiskeridirektoratet:

Direktoratet understrekar at sikringstiltaka ikkje bør vere av ein slik art at det fører til unødvendige problem og økonomiske belastningar for den delen av fiskeflåten som er avhengig av å bruke hamnene som er omfatta av regelverket.

Dampskipsekspediterenes Forening:

Foreininga meiner at innkrevjing av gebyr forsterkar den konkurransevridinga som sjøtransporten opplever i forhold til bil- og banetransport, trass i at sjøtransport er ei ønskt og prioritert transportform.

Næringslivets Hovedorganisasjon:

Organisasjonen reiser spørsmål ved forslaget om at styresmaktene skal finansiere tilsynsoppgåver ved innkrevjing av gebyr. Organisasjonen meiner at sikkerheit er eit offentleg gode som må takast vare på av styresmaktene, ikkje minst fordi det er dei som tek initiativ og gir pålegg om slike tiltak. Det blir derfor hevda at det offentlege bør vere med å finansiere tiltaka som er kravd i regelverket om sikring og terrorberedskap i hamner.

Departementets merknader:

Kystverket er statleg hamneetat, og har med dette også ansvaret for sikring og terrorberedskap i hamnene. Kystverket skal kontrollere at hamnene set i verk tiltak i samsvar med krava i det internasjonale regelverket som Noreg er forplikta til å ta inn i eiga lovgiving.

Forslag til lovendringar implementerer gjeldande EU-lovgiving og det vidareutvikla internasjonale regelverket som har kome etter 2004 som ein følgje av auka risiko for terror. Reglane som no skal inn i det nasjonale lovverket er nye, og oppgåvene ligg utanfor det tradisjonelle ansvarsområdet for politi og andre sikringsmyndigheiter. Ei del av tiltaka og oppgåvene kan til dømes samanliknast med dei som gjeld for å sikre lufthamnar, og som betalast av brukarane.

Kystverket sitt ansvar og arbeid med regelverket om sikring og terrorberedskap i hamnene vil, som nemnt over, krevje auka ressursar og permanente organisatoriske endringar, slik at både gjeldande og nye oppgåver innan feltet kan løysast tilfredsstillande. Det er på denne bakgrunn foreslått at kostnadene til Kystverket blir dekte inn gjennom eit flatt årleg gebyr kravd inn frå kvar einskild hamneterminal som er omfatta av regelverket.

Når det gjeld utforminga av gebyret viser vi til Rundskriv R-112/2006 frå Finansdepartementet. Grunnvilkåret for å etablere ei gebyrordning er at det offentlege utfører ei klart definert myndighetshandling overfor betalaren, og at det ikkje blir betalt for noko anna eller meir. Dette grunnvilkåret blir oppfylt med gebyret Kystverket etter lovforslaget skal kunne krevje inn frå hamnene, og er elles i samsvar med vanleg forvaltingspraksis. Kystverkets kostnader med hamnesikring er berekna til 13,5 mill. kroner i 2007. Det er lagt opp til at storleiken på gebyret blir fastsett i samband med dei årlege statsbudsjetta, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007) for Fiskeri- og kystdepartementet. Med i overkant av 550 hamneterminalar omfatta av regelverket for sikring og terrorberedskap, vil gebyret i 2007 ligge på 25 000 kroner per hamneterminal.

Det har vore nøye vurdert om gebyret skal vere like stort for alle hamneterminalar. Spørsmålet om differensiert gebyr etter kor stor eller aktiv hamneterminalen er må ein sjå opp mot Rundskriv R-112/2006 frå Finansdepartementet. Ei eventuell differensiering av gebyret må ha bakgrunn i at Kystverket sin ressursbruk på oppgåver knytte til hamnesikring varierer mellom ulike hamneterminalar. Slik er det ikkje, verken for enkeltstående terminalar eller grupper av terminalar, og det er difor mest tenleg at det blir fastsett eit likt gebyr for alle hamneterminalar som er omfatta av regelverket.

Når det gjeld innvendingar mot innkrevjing av gebyr på bakgrunn av måla om å overføre meir godstransport til sjø, viser vi til at tiltaka som blir innførde i hamnene som følgje av det internasjonale regelverket må sjåast på som ein del av det all-

menne ansvaret transportnæringa har for å verne eiga verksemd.

I tråd med gjeldande finansieringsprinsipp for maritim infrastruktur er det vidare lagt opp til at sikrings- og terrorberedskapstiltak i hamner blir betalte av dei som nyttar denne infrastrukturen. Som nemnt i punkt 2 over ser ein internasjonalt på behovet for å innføre sikring og terrorberedskap for heile transportkjeda og alle transportgreiner, og innføring av slike nye internasjonale sikringsstandardar er ei prioritert oppgåve i arbeidet for auka samfunnstryggleik.

Konkrete oppgåver og ansvar som kviler på hamnene etter det internasjonale regelverket om sikring og terrorberedskap, vil bli fastsett gjennom forskrift.

Omgrepa «forebygge og hindre terrorhandlingar»:

Ålesundregionens Havnevesen:

Ålesundregionens Havnevesen meiner at private ikkje kan påleggjast å gjennomføre tiltak og gjere investeringar som hindrar terrorhandlingar. Dei viser til at å hindre ei terrorhandling normalt vil krevje væpna innsats, og dette er ikkje oppgåver for det sivile samfunn.

Norsk Havneforbund:

Forbundet hevdar at terrorhandlingar må hindrast av politi og/eller militære, og at hamnene ikkje kan påleggjast ei slik oppgåve.

Dampskipsexpeditørenes Forening:

Foreininga meiner at det er uklart kva som ligg i «å forebygge og hindre terrorhandlingar», og at ein derfor bør presisere at ansvaret er avgrensa til å kontrollere, stanse og rapportere/melde ulovlege handlingar.

Departementets merknader:

Departementet meiner at forslaget til paragraf om sikring og terrorberedskap i hamner og merkna-dene til paragrafen og referansar, beskriv kva plik-ter som kviler på hamnene og terminaleigarane, og kva type tiltak som skal gjennomførast. Sjølv om opplistinga i teksten til lovforslaget ikkje er uttøm-mande, kjem det etter departementet si vurdering fram av samanhengen kva som ligg i orda «fore-bygge» og «hindre». Alle tiltak som skal på plass i samsvar med regelverket er av forebyggjande karakter. Målet er at ein med dette vil hindre ter-rorhandlingar. Konkrete krav til hamner og ham-nerterminalar vil bli fastsette gjennom forskrift.

Andre fråsegner:

Norsk Sjøoffisersforbund:

Forbundet meiner at det er behov for å ta vare på sjømannen sin rett til landlov, og at dette ikkje er teke omsyn til i lovforslaget frå departementet.

Norsk Losforbund:

Forbundet meiner at Kystverket, anten gjennom lov eller forskrift, bør få rett til å innføre eit nasjo-nalt system for kontroll og tilgang for offentlege tenestemenn som har virke i hamner, eller i tilkny-ting til desse, og på skip.

Departementets merknader:

Formålet med lov om hamner og farvatn er å leggje forholda til rette for ei best mogeleg planlegging, utbygging og drift av hamner, og å tryggje ferdsla. Det ligg derfor utanfor formålet å gi reglar om sjø-mennene sine rettar til landlov. Departementet viser til at lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikker-het legg til rette for å gjennomføre ILO-konvensjon nr. 185: Seafarers Identity Documents Convention. Spørsmålet om tilgang til hamner og hamneanlegg for personar, tilsette, sjømenn og offentlege tenes-temenn er på den andre sida svært viktig, og reglar om dette vil bli fastsette i forskrift som er heimla i forslag til ny paragraf i lov om hamner og farvatn.

Fylkesmannen i Vest-Agder:

Fylkesmannen er ueinig i det skiljet lovteksten dreg opp mellom omgrepa «terrorhandling» og «anslag», og meiner at «terrorhandling» bør takast ut. Fylkesmannen viser til at «anslag» er eit meir dekkjande ord, som også omfattar «terrorhand-ling».

Departementets merknader:

Departementet vil presisere omgrepet «ulovlige handlingar» i lovforslaget, for å gjere det tydeleg at ikkje også aktlause handlingar vert omfatta. Føre-målet med regelverket er å forebyggje og hindre forsettelege ulovelege handlingar.

Terminologien i forslaget til ny paragraf om sik-ring og terrorberedskap, og definisjonen av omgrepet «terrorhandlingar» er i samsvar med andre lovverk, slik som skipssikkerhetsloven og lov om forebyggjande tjeneste. Departementet sitt syn er at ordet «anslag» er omfatta av omgrepet «terrorhandlingar». For å klargjere dette tas «anslag» ut av paragrafteksten.

4 Nærare om lovforslaget

Fiskeri- og kystdepartementet foreslår at paragrafane nedanfor blir tekne inn som to nye paragrafar i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. Dei er likelydande med føresegna i forslag til revidert lov om hamner og farvatn, som blei sendt på høyring 21. desember 2006.

§ 11 a Sikkerhet og terrorberedskap i havner

Til § 11 a

Første ledd fastslår at det skal setjast inn tiltak for å førebyggje og hindre terrorhandlingar, og andre forsettlege ulovlege handlingar mot hamna eller fartøy som bruker hamna.

«Terrorhandlingar» omfattar ulovleg bruk av, eller trussel om bruk av, makt eller vald mot personar eller eigedom, i eit forsøk på å leggje press på landet sine styresmakter eller befolkning eller samfunnet elles for å oppnå politiske, religiøse eller ideologiske mål. Dette tilsvarar definisjonen av omgrepet «terrorhandlingar» i lov 20. mars 1998 nr. 10 om forebyggjende sikkerhetstjeneste § 3 nr. 5.

Med eigedom meiner ein i denne definisjonen ikkje berre fast eigedom, men også lausøyre, bygningar, utstyr, materiell, område, naturmiljøet og andre objekt/annan verksemd som ikkje er personar. Terroraksjonar har oftast til formål å fokusere medieinteressa på saker av politisk, ideologisk eller religiøs natur. Aksjonane kan bli retta mot enkeltpersonar, offentlege instansar, flyselskap, norsk industri eller andre vitale delar av samfunnet. Om omgrepa «terrorisme» og «terrorhandlingar», sjå NOU 1993:3 «Strafferettslige regler i terroristnedkjempingen» og Ot.prp. nr. 49 (1996-1997) Om lov om forebyggjende sikkerhetstjeneste.

Omgrepet «terrorhandlingar» er ikkje klart avgrensa, og slike handlingar kan skje på ei rekkje ulike måtar. Dette har likevel mindre å seie, sidan omgrepet «andre forsettlige ulovlige handlingar» vil dekkje situasjonar der det kan vere tvil om vedkomande ulovlege handling er ei terrorhandling.

Andre forsettlege ulovlege handlingar omfattar angrep mot hamna, eller fartøy i hamna, som ikkje kan definierast som «terrorhandlingar».

Det skal setjast inn «tiltak» for å «forebygge og hindre» ulovlege forsettlege handlingar mot hamna, og fartøy som vert betjent av hamna. Med omsyn til terrorhandlingar blir det vist til andre ledd, som gir ei oppstilling av tiltak som kan vere aktuelle. Desse elementa byggjer på dei sentrale elementa i det internasjonale regelverket for ham-

nesikring og terrorberedskap som er implementerte i norsk rett. Ein skal bl.a. gjere ein sårbarheitsanalyse (bokstav b), som er grunnlag for ein tryggleik- og terrorverneplan som skal godkjennast (bokstav c). Ein skal peike ut særskild personell i hamna med ansvar for tryggleik og terrorberedskap, og dei skal få den nødvendige opplæringa (bokstav e). Det skal samtidig leggjast opp til kontroll av personar, køyretøy og gjenstandar som er eller skal inn i hamna, og med dette kroppssvisitasjon og tilgang til å bryte forseglingar etter nærare reglar fastsette i forskrift (bokstav g). Dei som arbeider i hamna skal også utstyrtast med identifikasjonsdokument (bokstav h). Sjølv om tiltaka i bokstav a) til h) først og fremst er av interesse i forhold til terrorhandlingar, vil fleire av dei vere naturlege også i forhold til andre ulovlege handlingar mot hamna og fartøy som vert betjent av hamna.

Andre ledd gir departementet heimel til å gi forskrifter om sikkerheit og terrorberedskap i hamner. Dei opprekna momenta vil som nemnt ovanfor truleg vere særleg aktuelle for tiltak mot terrorhandlingar. Når det gjeld pkt. a), er dette teke med fordi det kan vere aktuelt å avgrense heile eller delar av regelverket til nærare definerte hamner, og fordi verkeområdet også kan tenkjast forskjellig avhengig av kva slags ulovlege handlingar det er tale om.

§ 26 a Gebyr for kontrolltiltak og tilsyn m.v.

Til § 26 a

Forvaltinga kan ikkje ta betaling for offentleg myndighetsutøving eller saksbehandling utan særskild heimel. Departementet innfører her ein heimel for å krevje gebyr for kontrolltiltak og tilsyn og behandling av søknad om løyve eller godkjenning. Liknande føresegner finst i jernbaneloven § 14, forurensningsloven § 52 a og skipssikkerhetsloven § 7-8.

Første ledd gir departementet ein rett til å gi forskrifter om gebyr for å dekkje inn kostnader i samanheng med kontrolltiltak og tilsyn i medhald av lova. Det blir vist til retningslinjer frå Finansdepartementet om gebyr- og avgiftsfinansiering av statlege myndighetshandlingar, jf. R-112/2006.

Andre ledd gir departementet rett til å fastsetje gebyr for behandling av søknader om løyve og godkjenningar etter lova. Heimelen er nyttig der det vert gjort mange vedtak eller det elles er kostnadskrevjande å administrere ei ordning. Dette er særleg aktuelt ved løyve og søknader om godkjenningsbevis under regelverket om sikring og terrorberedskap. Når Kystverket gjennomfører sårbarheitsvurderingar etter oppdrag frå terminaleigar, må Kystverket likevel kunne krevje vederlag for

denne tenesta utan heimel i lov på lik linje med private føretak med status som RSO (Recognized Security Organization).

5 Administrative og økonomiske konsekvensar

Det finst inga oversikt over dei nøyaktige kostnadene ei innføring av direktiv 65/2005 og forordning 884/2005 vil medføre for hamnene. Kostnadene knytte til dette arbeidet er vanskeleg å talfeste nøyaktig, men bygd på tidlegare erfaringar vil dei sannsynlegvis liggje ein stad mellom 6 og 10 millionar kroner per hamn. I tillegg kjem utgifter som følgje av drift og vedlikehald.

Kystverket reknar med at det er rundt 220 hamner og 550 hamneterminalar som blir omfatta av regelverket. Det er store variasjonar mellom hamnene, både med omsyn til behovet for å tilsette ekstra personell for å handtere terrorsikringa, og med omsyn til kva sikringstiltak som trengst. Det er særleg lokalisering, trusselvurdering og trafikkgrunnlag som gir ulike utslag i sårbarheitsvurderinga og sikringsplanen til den einskilde hamna.

Kostnadene til hamnene vil på vanleg måte bli dekt av dei som bruker hamneanlegga. Vi viser i denne samanhengen til reglar og retningslinjer for innkrevjing av avgifter og vederlag knytte til lov om hamner og farvatn.

Gjennomføringa av det nye regelverket vil saman med eksisterande regelverk krevje store økonomiske og administrative ressursar i Kystverket, både strategisk og operativt. Dei tyngste oppgåvene er knytt til:

- Godkjenning og oppfølging av RSO'er (verksemder godkjende av Kystverket til å utføre sårbarheitsvurderingar og utarbeide sikringsplanar)
- Utarbeiding og godkjenning av sårbarheitsvurderingar
- Fastsetjing av grenser
- Godkjenning av sikringsplanar
- Godkjenning av sikringsoffiserar
- Tilsyn/revisjon
- Utarbeiding av regelverk, styrande dokumenter og retningslinjer
- Verifikasjonsarbeid

Som omtalt vil Kystverkets oppgåver bli finansierte av eit gebyr som skal krevjast inn frå hamnene. Kystverkets oppgåver er kontinuerlege, og det vil krevje permanente organisatoriske endringar for å løyse gjeldande og nye oppgåver innan hamnesikring. Ressursbehovet er venta å auke med 15 årsverk fordelt på tilsyns- og kontrollarbeid og overordna arbeid med styrande dokument. Dei totale kostnadene for Kystverket sitt arbeid med hamnesikring er utrekna til 13,5 mill. kroner i 2007, slik det kjem fram i St.prp. nr. 1 (2006-2007) for Fiskeri- og kystdepartementet.

Storleiken på gebyret blir fastsett i ei eiga forskrift. Forskrifta vil bli fastsett kvart år gjennom budsjettprosessen. Forskrifta blir fastsett av departementet, på same måte som for andre gebyr Kystverket krev inn. Med rundt 550 hamneterminalar som er omfatta av regelverket om sikring og terrorberedskap, er det i budsjettproposisjonen foreslått at gebyret i 2007 blir 25 000 kroner per hamneterminal.

Fiskeri- og kystdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfestar:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endring i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til lov om endring i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

I

I lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. blir det gjort følgjande endringar:

Ny § 11 a skal lyde:

*§ 11 a Sikkerhet og terrorberedskap i havner
Eier av havn og havneterminal som er omfattet av annet ledd bokstav a, skal treffe tiltak for å forebygge og hindre terrorhandlinger og andre forsettlege, ulovlige handlinger mot havnen, eller fartøy som bruker havnen.*

Departementet kan gi forskrifter om sikkerhet og terrorberedskap i havner, herunder om:

- a) hvilke havner som skal være omfattet av reglene,*
- b) plikt til å foreta en sårbarhetsvurdering,*
- c) plikt til å ha en godkjent sikkerhets- og terrorberedskapsplan for havnen,*
- d) inspeksjoner ved nasjonal eller internasjonal myndighet,*
- e) utpeking og opplæring av særskilt personell med ansvar for sikkerhets- og terrorberedskap i havnen,*
- f) forbud mot bruk av farvann (sikkerhetssone),*

- g) kontroll av personer, kjøretøy og gjenstander som er eller skal inn i havnen, herunder bortvisning,*
- h) identifikasjonsdokumenter for de som arbeider i havnen,*
- i) adgang til å forby et fartøy å gå til havn, pålegge fartøyet å forlate havn eller fastsette andre nødvendige tiltak overfor fartøyet,*
- j) stenging av havn.*

Ny § 26 a skal lyde:

*§ 26 a Gebyr for kontrolltiltak og tilsyn m.v.
Departementet kan gi forskrifter om gebyr for kontrolltiltak og tilsyn som gjennomføres for å sikre at denne loven eller vedtak i medhold av denne loven blir fulgt.*

Departementet kan også gi forskrift om gebyr for behandling av søknad om tillatelse eller godkjenning etter denne lov, eller forskrift fastsatt i medhold av denne lov.

II

Lova tek til å gjelde straks.

