

# Høringsdokument

## Høring av Lokal forskrift om bruk og orden i havner og farvann i Trondheim Havn IKS

---

### Innledning

Trondheim Havn IKS (TH) sender med dette utkast til lokal forskrift om orden i og bruk av farvann og havner i Trondheim Havn IKS, også kalt lokal ordensforskrift.

Trondheim Havn er et interkommunalt selskap (IKS) med 13 deltakerkommuner. Hver av disse kommunene har fattet vedtak som delegerer kommunens myndighet etter Havne- og farvannsloven (HFL) til Trondheim Havn IKS. I delegasjonen inngår myndighet til å fastsette lokal forskrift om bruk og orden i havner og farvann.

### Bakgrunn og behov

Det eksisterer per i dag en lokal forskrift om bruk og orden i havner for Trondheim kommune. Denne forskriften trådte i kraft 20.11.1997 og er hjemlet i den tidligere Lov om havner og farvann fra 1984. Nevnte lov ble opphevet ved innføringen av eksisterende lov om havner og farvann fra 2009. I 2016 besluttet Samferdselsdepartementet at frist for å ta i bruk ny mal for ordensforskrifter var forlenget til 1. januar 2017.

I november 2016 vedtok styret i Trondheim Havn at forslag til ny ordensforskrift skulle sendes ut på høring. To faktorer har forsinket denne utsendelsen. For det første er en ny Havne- og farvannslov under utarbeidelse, og nye elementer i denne kunne få innvirkning på utforming av ordensforskriften. Man valgte derfor å vente med å sende forslaget ut på høring før man fikk flere signaler knyttet til denne loven. For det andre ble den såkalte vannscooterforskriften opphevet i mai 2017. Dette førte til at vannscootere nå er likestilte med andre fritidsfartøy. Med dette som bakgrunn ble det utført mindre endringer i malen for utforming av lokal ordensforskrift.

Havne- og farvannsloven gir anledning til å regulere bruk av vannscootere gjennom lokale fartsforskrifter og lokale ordensforskrifter. Gjennom høsten 2017 har samtlige 13 deltakerkommuner blitt kontaktet mht regulering av vannscootere. I denne ordensforskriften som nå er til høring legges det opp til at vannscootere likestilles med andre fritidsfartøy og at en regulering av slike må skje gjennom lokale fartsforskrifter.

Den forskriften som nå sendes ut på høring er derfor en gjennomføring av styrevedtaket fra november 2016.

Eksisterende forskrift om bruk og orden i Trondheim har ikke rettsvirkning for de øvrige kommunene som utgjør Trondheim Havn IKS. Samtidig er mange av de forholdene som eksisterende forskrift søker å regulere nå omfattet av regler i havneloven med forskrifter.

Det eksisterer videre en lokal forskrift om orden og bruk av havner og sjøområde i Namsos kommune.

Denne forskriften er hjemlet i gjeldende lov, og utarbeidet etter gjeldende mal. Innholdet i denne forskriften innarbeides i ny lokal forskrift som vil gjelde for alle 13 kommuner.

Selv om mange forhold dekkes av Havne- og farvannsloven så vil denne lokale forskriften om bruk og orden i havner og farvann være en viktig hjemmel for utøvelse av offentlig myndighet etter Havne- og farvannsloven.

## **Kommentarer til forslag til ny forskrift**

### ***Overskrift, oppbygging mv.***

Utformingen av lokal ordensforskrift skal følge mal gitt av FOR-2012-11-02-1040. Denne malen danner forskriftens struktur, og gir rom for tilpasninger knyttet til lokale behov og sjøområder.

Overskriften nevner alle deltakerkommuner i Trondheim Havn IKS ved navn, slik at geografisk virkeområde er tydelig. Fra 01.01.2018 gikk Leksvik, sammen med Rissa, inn den nye kommunen Indre Fosen. Indre Fosen er ny deltakerkommune i Trondheim Havn IKS, og har som de andre deltakerkommunene sluttet seg til Trondheim Havn sin selskapsavtale.

Myndighet etter lokal forskrift er gjennomgående benevnt Trondheim Havn IKS i hele forskriftsteksten.

### ***§ 1 Formål.***

Fra mal. Ingen endring.

### ***§ 2 Virkeområde***

Fra mal. Henvisning til forskriftens overskrift som gir oversikt over alle deltakerkommunene. Forskriften omfatter både offentlige og private havner og sjøområder i Trondheims Havn IKS sine deltakerkommuner.

### ***§ 3 Krav ved opphold i havnen og ved kai***

Fra mal. Trondheim Havn IKS navngitt som myndighet.

### ***§ 4 Pålegg om taubåtassistanse, forsvarlig fortøyning, oppankring og flytting***

Fra mal. Trondheim Havn IKS navngitt som myndighet.

Operativt ser en at det kan inntreffe tilfeller hvor Trondheim Havn må treffe beslutning om å pålegge bruk av taubåtassistanse. Det samme gjelder for pålegg om fortøyning eller oppankring. Operativt vil påleggene fortone seg forskjellig for det aktuelle fartøyet, da bruk av taubåt og fortøyningsassistanse normalt betyr å pålegge kjøp av eksterne tjenester. Det å dirigere et fartøy til en spesiell ankringsplass eller å fortøye på et gitt vis betyr normalt ikke eksterne innkjøp. Dette er Trondheim Havn klar over, og i mange tilfelle vil beslutninger tas etter dialog med berørte parter.

Den operative vurderingen vil skje av personell i Trondheim Havn som er tillagt oppgaver innen nautiske og sikkerhetsmessige vurderinger og beslutninger. Dette er Trondheim Havnevakt samt personell tilknyttet Trondheim Havn sine kontorer på Verdal og Namsos.

Vurderinger og beslutninger vil basere seg på hensynet til trygg ferdsel og sikker havnevirksomhet. Dette er i utgangspunktet noe romslige vurderingskriterier, men gir også nødvendig rom for å benytte erfaring og faglig skjønn.

I det daglige vil muligheten for å kunne omdirigere fartøyer mellom fortøyningsplasser være en sentral del i det å legge til rette for effektiv havnedrift. Primært skal operativ planlegging ha som

utgangspunkt at en unngår denne type endringer, men samtidig vil det overordnede hensynet til effektiv havnevirksomhet klart være tjent med slik myndighet.

#### ***§ 5 Plikt til å varsle om skade***

Fra mal. Trondheim Havn IKS er mottaker av melding om skade.

#### ***§ 6 Krav om tillatelse for å dykke***

Fra mal. Forskriften angir havneområder hvor det kreves tillatelse for dykking. For Trondheim by anvender en «havneavgrensningen» slik den framgår i Farledsforskriften (FOR 2009-11-30 nr 1477 Forskrift om farleder) § 3 samt kartløsningen «Kystinfo». For Namsos er et område angitt der det kreves tillatelse for å dykke. For de øvrige navngitte havneområdene gjelder begrensningen innenfor 50 meter fra kaianlegget.

#### ***§ 7 Luftfartøy***

Fra mal. Trondheim Havn IKS navngitt som myndighet. Erfaringsmessig er det liten aktivitet på bruk av luftfartøy. Vi ser imidlertid at det er en teknologisk utvikling innen autonome fartøy, også autonome luftfartøy (droner). For Trondheim Havn sin del er det derfor viktig at ordensforskriften innrettes slik at det ikke oppstår farlige situasjoner. Myndighet er geografisk avgrenset i § 2 Virkeområde.

#### ***§ 8 Krav ved passering***

§ 8 a viderefører den generelle reglen om vikeplikt for utgående fartøy fra havnebasseng og kanaler. I begrepet «kanaler» forstås også utløpet av de store navigerbare byelvene, herunder Nidelven, Steinkjerelven og Namsen. Denne reglen er erfaringsbasert, da fartøy som er på veg inn mot kanal / havnebasseng har større rom til manøvrering enn fartøyer som er på veg ut av en kanal eller havnebasseng.

§ 8 b viderefører et særlig unntak som er basert på trafikken av hurtigbåter til/fra Brattørbassenget i Trondheim. Her skal utgående fartøyer vente med å avgå helt til inngående fartøyer er kommet trygt inn gjennom innløpet til bassenget.

§ 8 c viderefører en særskilt lokal ordning for å fremme sikker seilas i et område i Trondheim som kan være uoversiktlig.

§ 8 d viderefører etablert praksis i Trondheim hvor passering Skansenløpet styres av lyssignal.

#### ***§ 9 Snøtømming***

Etter denne lokale forskriften vil det være forbudt å tømme snø fra offentlige kaianlegg med mindre Trondheim Havn IKS gir tillatelse. Dette forbudet er basert på to forhold. For det første, gjelder dette faren for forurensning av f.eks. søppel, mikroplast, finstoff/partikler og tungmetaller.

Snøtømming vil derfor reguleres gjennom en tillatelse gitt etter forurensningsloven, og kan kun iverksettes etter at tillatelse fra Fylkesmannen foreligger. Trondheim Havn må også være informert om mulige tiltak for å ivareta tillatelsen.

Det andre forholdet som vil vurderes er at det foretas operative hensyn, hvor en vurderer ulempe og fare for sjøfarende. Den operative vurderingen vil skje av Trondheim Havns personell som er tillagt oppgaver knyttet til nautiske og sikkerhetsmessige vurderinger og beslutninger.

#### ***§ 9A Regulering av bruk av fritidsfartøy***

I mai 2017 opphevet Klima- og miljødepartementet forskrift 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende, den såkalte vannscooterforskriften. Det har blitt jobbet mye med å lage en

felles regulering av bruk av vannscooter til deltagerkommunene, og samtidig ivareta lovgivers intensjon om likebehandling av vannscooter med andre fritidsfartøy.

Kystverket har beskrevet de muligheter kommunene har til å benytte havne- og farvannsloven til å etablere lokale forskrifter for å regulere denne type fritidsfartøy<sup>1</sup>. Dette er via lokale fartsforskrifter og via lokale ordensforskrifter. Denne lokale forskriften som her er på høring er en lokal ordensforskrift, og skal også regulere annen bruk av havner og farvann innen hele Trondheim Havn IKS.

Arbeidet med å etablere en felles ordensforskrift som regulerer bruk av vannscootere for hele Trondheim Havn IKS har vist seg vanskelig. Det vil arbeides sammen med deltagerkommunene for å etablere lokale fartsforskrifter som da vil gjelde for alle typer fritidsfartøy.

Den valgte formuleringen i forskriften som er til høring følger derfor forskriftens mal, og legger opp til et videre arbeid der lovgivers intensjon om **likebehandling av vannscootere med andre fritidsfartøy** ivaretas.

### *§ 10 Andre reguleringer*

§ 10 a) innfører krav om tillatelse i forbindelse med arrangement i sjøarealet innenfor «havneavgrensningen», jfr. farledsforskriften. Behovet for slik regulering er erfaringer fra nesten-uhell, motstridende interesser mellom eksempelvis store idrettsarrangement og skipsbevegelser, samt behovet for å kunne stille krav sammen med en tillatelse. Det vil være stort spenn i forvarsel, og slik ikke alltid mulig å ha skriftlig saksgang knyttet til et arrangement. Det vil da være behov for å kunne gjøre en vurdering på stedet, og at beslutningen formidles muntlig. Kravet om at Trondheim Havn IKS skal godkjenne slike arrangement mv. vil bedre sikkerheten i sjøområdet for alle involverte parter.

§ 10 b) Det er behov for å unnta hurtigbåter i rutegående trafikk særskilt fra kravet om at «ingen av propellene brukes før umiddelbart før fartøyet skal gå» Disse båtene vil i mange tilfelle benytte propellkraft for å holde fartøyet ved kai under av- og påstigning av passasjerer. Rederienes operasjonsmanualer / rutiner vil fastsette hvordan den enkelte fører av rutegående hurtigbåt forventes å bruke motorkraft for å holde fartøy sikkert inn til kai. Lokal ordensforskrift vil virke mot sin hensikt om den nedlegger forbud mot slike sikkerhetstiltak.

§ 10 c) Erfaringsmessig er det tilfeller av bunnfaste fiskeredskaper som settes ved kaianlegg og i innseilingsled til kaianlegg, slik at de skaper fare eller unødig ulempe for sjøfarende. Trondheim Havn har behov for hjemmel til å ta opp de fiskeredskapene som ansees som en fare for sjøfarende ved kaianlegg og innseilingsled til kaianlegg. Dette vil gi myndighet til å motvirke faren for at skip kan få garn eller andre fiskeredskaper i framdriftsanlegg og sidepropeller.

Forbudet er ikke knyttet til navngitte kaianlegg eller havneområder da det vil være et allment problem for alle kaianlegg med tilhørende manøverområde.

Forbudet er ikke ment å begrense muligheten til å sette bunnfaste fiskeredskaper i sjøområder hvor aktuelle skip har rimelig rom for å endre seilas og gå rundt flytende merker.

§ 10 d) Erfaringsmessig er det tilfeller av anleggsarbeider i sjø, ved sjøkanten eller på bruer hvor det er et visst potensiale for skade på mindre fartøyer som kommer for nær eller passerer under bruer. Eksempel på dette er utfylling av steinmasser i sjø. Tilsvarende gjelder behovet for å unngå at passerende båter og fartøy genererer så store fartsbølger at det oppstår fare for anleggsarbeider i sjø. Eksempel på dette er pelearbeider. Det er derfor behov for hjemmel til å opprette en egnet tidsbegrenset sikkerhetssone, eller tidsbegrenset fartsbegrensning.

---

<sup>1</sup> <http://www.kystverket.no/Regelverk/Havne--og-farvannsloven/kommuners-adgang-til-a-regulere-bruk-av-vannscooter-gjennom-lokale-forskrifter-i-medhold-av-havne--og-farvannsloven/>

§ 10 e) Gjennom prosjektet «Renere Havn» har det offentlige anvendt ca 250 millioner kroner for å oppnå en bedre miljømessig tilstand på sjøbunnen i Trondheim. Anleggsteknisk er dette gjennomført ved en kombinasjon av mudring og tildekking. Tildekningslag er dimensjonert for å motstå kreftene fra ordinær skipsaktivitet i de enkelte havneområdene. Tildekningslagene er ikke dimensjonert for å stå imot skipsanker som anvendes som «brems» ved manøvrering, i slike tilfelle vil det kunne oppstå brudd i tildekningslaget og forurenset masse kan lekke ut. Samtidig må en vektlegge den trygghet som ligger i å kunne anvende anker i nødstilfelle for å unngå støtningsskader. De miljømessige konsekvensene ved en stor skipsulykke kan overstige konsekvensene av å eksponere forurensede bunnsedimenter. Denne avveiningen er derfor forsøkt innarbeidet i forskriftsteksten ved formuleringen «Bruk av anker i ordinær manøvrering skal så langt mulig unngås»

§10 f) Det er til tider stor aktivitet på enkelte av Trondheim Havn sine kaier. For å ivareta fremkommelighet, sikkerhet og effektiv havnedrift er det viktig at arealene ryddes og rengjøres etter bruk. Slik bruk vil gjerne være areal knyttet til omlasting og mellomlagring.

Gods som settes igjen over lengre tid er både til hinder for annen trafikk, og kan vanskeliggjøre bl.a. vintervedlikehold som strøing og brøyting.

#### *§ 11 Unntak i særlige tilfeller*

Fra mal. Trondheim Havn IKS navngitt som myndighet.

#### *§ 12 Reaksjonsmidler og straff*

Fra mal. Ingen endring

#### *§ 13 Ikrafttredelse*

Fra mal. Selve ikrafttredelsen avhenger av høringsinnspill og mengde oppfølging av disse. § 13 opplyser at to gjeldende forskrifter om samme tema oppheves.

#### **Høringsfrist mv**

Forslag til lokal forskrift med høringsbrev og vedlegg om anløpsavgift for Trondheim Havn IKS for 2017 sendes til mottakere slik det framgår av adresseliste. Samtidig kunngjøres høring på Trondheim Havn sin hjemmeside i utvalgte media.

Trondheim Havn ber om at høringsinnspill sendes skriftlig som brev til:

Trondheim Havn IKS  
Postboks 1234 Sluppen  
7462 Trondheim.

Eller som e-post til: [firmapost@trondheimhavn.no](mailto:firmapost@trondheimhavn.no)

Høringsfristen er satt til **09.03.2018**. Dette gir en høringsfrist på 6 uker fra dato.