

Det juridiske fakultet

# Håndtering av henlagte fartøy i norske havner med bruk av rettslige virkemidler

—  
**Henrik Seel Bahr**

*Liten masteroppgave i rettsvitenskap vår 2016*

## Innholdsfortegnelse

<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>3</b>
1.1 PROBLEMSTILLINGEN: HÅNTERING AV HENLAGTE FARTØY MED RETTSLIGE VIRKEMIDLER	3
1.2 UTGANGSPUNKTET: NORSKE HAVNERS MOTTAKSPLIKT .....	5
<b>2. RETTSKILDESITUASJONEN</b> .....	<b>6</b>
2.1 FORMÅL / HENSYN.....	8
<b>3. DRØFTELSE</b> .....	<b>9</b>
3.1 KAN HAVNEMYNDIGHETEN PÅLEGGE DEN ANSVARLIGE Å BETALE HAVNEVEDERLAG? .....	9
3.2 FJERNING AV HENLAGTE FARTØY .....	12
3.2.1 <i>Problemstillinger</i> .....	12
3.2.2 <i>Pålegg om fjerning av henlagte fartøy – hfl. § 35</i> .....	12
3.2.3 <i>Gjennomføring av pålagte tiltak – hfl. § 35 annet punktum og § 36</i> .....	19
3.3 ERSTATNING AV UTGIFTER TIL FJERNING AV HENLAGTE FARTØY .....	24
3.3.1 <i>Tiltakshaveren er en annen enn havnemyndigheten</i> .....	25
3.3.2 <i>Tiltakshaveren er havnemyndigheten</i> .....	27
<b>4. VURDERING</b> .....	<b>27</b>
<b>5. KILDER</b> .....	<b>31</b>

# 1. Innledning

## 1.1 Problemstillingen: Håndtering av henlagte fartøy med rettslige virkemidler

Til enhver tid finnes det fartøy som blir liggende i norske havner over tid, uten å betale leie for kaiplassen (kaileie).<sup>1</sup> Fartøyet vil i tillegg kunne pådra seg utgifter til landstrøm, ferskvann, ettersyn på fortøyninger, tilgang på maskiner, arbeidskraft på kaia osv. Disse utgiftene vil i det følgende bli omtalt som *havnevederlag*. Formålet med denne avhandlingen er å undersøke de rettslige mulighetene kaieieren har for å få dekket inn havnevederlagene, og å redegjøre for virkemidlene havnemyndigheten og andre kaieiere kan benytte for å få fjernet fartøyet. Problemstillingen kan formuleres som hvordan kaieiere med rettslige virkemidler kan unngå tap som skriver seg fra henlagte fartøy.

Havnevederlagene fastsettes som oftest gjennom et havneregulativ, som reguleres av privatrettslige avtaleregler. I tillegg til havnevederlagene er den ansvarlige for fartøy forpliktet til å betale offentlige avgifter i medhold av lov 17 april 2009 nr. 19 om havner og farvann (hfl.). Loven oppstiller forvaltningsrettslige bestemmelser som regulerer de offentlige avgiftene et havneanløp fører med seg. Eksempler på havneavgifter er kystavgift (hfl. § 23), sikkerhetsavgift (§ 24) og anløpsavgift (§ 25). Disse lovpålagte, offentlige avgiftene vil i det følgende bli omtalt som *havneavgifter*, som naturligvis ikke må forveksles med de privatrettslig regulerte *havnevederlagene*. Havneavgiftene skal blant annet dekke kostnader til sjømerking, opprydning i farleden<sup>2</sup> (skipsleia) og vedlikehold av havnens infrastruktur. Statens og kommunens krav på havneavgifter er sikret gjennom sjøpant i fartøyet etter bestemmelser i hfl. kapittel 9, og behandles ikke nærmere i denne avhandlingen.

Større norske havner eies som regel av kommunen, og er organisert gjennom et kommunalt foretak (KF). Andre havner er eiet av private kaieiere. Når havnen eies av det offentlige, vil havnemyndigheten og kaieieren i utgangspunktet være det samme rettssubjektet. Når uttrykket ”kaieier” benyttes i det følgende, menes det derfor både offentlig og privat kaieier dersom ikke annet er angitt eller følger av sammenhengen. Når uttrykket ”havnemyndigheten” blir brukt, kan følgelig uttrykket omfatte offentlig kaieier, men ikke privat kaieier. Visse deler av regelverket skiller nemlig mellom offentlig og privat kaieier. Dersom den ansvarlige for fartøyet ikke gjør opp for seg, kan kaieieren innstille sine tjenesteytelser i medhold av privatrettslige regler. Leien av kaiplassen vil imidlertid fortsette å løpe så lenge fartøyet ligger ved kai, og kaieieren vil fortsatt ha krav på påløpte havnevederlag. I tillegg vil kaieieren ha sterk oppfordring til å føre et visst oppsyn med fartøyet, for å forebygge at fartøyet blir en trussel mot ferdselen og sikkerheten i havnen. Dersom fartøyet for eksempel synker ved kaia, og dette kunne vært unngått med enkle virkemidler, vil havariet medføre uforholdsmessig store utfordringer for havnedriften. I et slikt tilfelle vil vedlikehold av fortøyninger og lensing (utpumping av vann) være eksempler på oppgaver kaieieren vil måtte påta seg, selv om den ansvarlige for fartøyet ikke betaler for tjenestene.

Etter hvert som tiden går, kan det fremstå som mer og mer klart for kaieieren at den ansvarlige for fartøyet ikke kommer til å ta fartøyet ut av havnen. Fartøyet må til slutt betraktes som henlagt iht. hfl. § 35. Kaieierens spørsmål vil da for det første være om de

---

<sup>1</sup> Jfr. Kystverkets ”Veiledning om havne- og farvannsloven”, på side 74. Veiledningen finnes på Kystverkets hjemmeside: <http://www.kystverket.no/globalassets/regelverk/havne-og-farvannsloven/veiledning-til-havne--og-farvannsloven-per-05032015.pdf>, utskriftsdato 24 juni 2016.

<sup>2</sup> Jfr. hfl. § 4 sjettede ledd: ”Med farled menes i denne loven særskilte trafikkveier på sjøen fastsatt i medhold av § 16.”

påløpte havnevederlagene kan drives inn, og i tilfelle hvordan. For det annet oppstår spørsmål om fartøyet kan kreves fjernet, og hvem som kan / skal fjerne det. For det tredje blir spørsmålet hvem som skal betale for en eventuell fjerning. Som man lett kan tenke seg, vil disse spørsmålene kunne anspore svært omfattende rettslige og praktiske prosesser, både med tanke på tids- og ressursbruk. Denne avhandlingen vil ta utgangspunkt i situasjoner der inndrivelse av havnevederlag etter privatrettslige regler ikke vil være noen praktisk løsning. Inndrivelse av vederlagskravet kan særlig by på problemer der eieren av fartøyet er utenlandsk, noe som er rapportert<sup>3</sup> til å være tilfelle for et betydelig antall av de mest problematiske fartøyene. Rett verneting for slike krav vil i utgangspunktet befinne seg i eierens hjemland, dersom havnemyndigheten ikke har sikret sitt krav gjennom avtalepant. Det vil derfor bli fokusert primært på utenlandske fartøy i det følgende.

Saken om det russiske fartøyet ”*Aliot*” viser hvor vanskelig det kan være å få drevet inn krav mot utenlandske skipseiere. Saksforholdet er belyst i en artikkel av advokatene Trond S. Paulsen og Ingrid Finne Reenskaug<sup>4</sup>, og gjaldt arrest, utlegg i og beslutning om tvangssalg av et russisk fiskefartøy. Saken verserte for norske namsmyndigheter og domstoler i mer enn fire år og medførte et tap på over fire millioner kroner.<sup>5</sup> Ulike deler av sakskomplekset var til behandling av Høyesteretts ankeutvalg i alt fem ganger, og av disse opphevet ankeutvalget kjennelser fra lagmannsretten tre ganger (Rt. 2011 s. 852, Rt. 2012 s. 1473 og Rt. 2013 s. 307).<sup>6</sup> Resultatet ble at det ikke kunne foretas arrest i fartøyet. For norske havnemyndigheter og kaieiere vil saken trolig være av stor interesse, og resultatet kan i verste fall avskrekke dem fra å treffe tiltak for å avbøte problematikken med henlagte fartøy. Denne besvarelsen søker å motvirke usikkerhet og lang saksbehandlingstid ved å bidra til økt rettslig forutsigbarhet for kaieiere og havnemyndigheter. Dermed kan man komme nærmere havne- og farvannslovens uttalte målsetning om effektiv havnedrift<sup>7</sup>.

Paulsens og Reenskaugs artikkel drøfter inngående mulighetene for inndrivelse av privatrettslige krav mot eiere av fartøy i norske havner, med tvangsfullbyrdelsesloven<sup>8</sup> som det primære rettsgrunnlag. Disse problemstillingene vil derfor ikke bli behandlet i det følgende – denne avhandlingen vil primært konsentrere seg om mulighetene etter havne- og farvannsloven. Loven inneholder blant annet regler som hjemler fjerning av henlagte fartøy, og fremstår som et effektivt redskap for å bli kvitt fartøy som kan hindre fremkommeligheten eller true sikkerheten i havnen. Avhandlingen vil derfor fokusere på et typetilfelle hvor fartøyet *ikke* representerer noe problem verken for sikkerheten eller fremkommeligheten, men kun representerer et økonomisk problem. Her fremstår loven som mindre klar. Videre regulerer havne- og farvannsloven erstatning av utgifter til fjerning, samt erstatning av påløpte offentlige avgifter. Krav på utgifter til fjerning og offentlige avgifter er sikret gjennom lovbestemt sjøpant. Kaieierens tap på bakgrunn av misligholdte havnevederlag er

---

<sup>3</sup> Se blant annet NRK Troms’ nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/troms/spokelseskip-forlot-norsk-havn-1.7674052>, utskriftsdato 06 juni 2016; NRK Troms’ nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/troms/her-forsvinner-det-1.6198820>, utskriftsdato 06 juni 2016 og NRK Møre og Romsdals nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/mr/forlatt-skip-i-alesund-1.6901669>, utskriftsdato 06 juni 2016.

<sup>4</sup> Trond S. Paulsen og Ingrid Finne Reenskaug: ”*Arrest, utlegg og begjæring om tvangssalg av utenlandsk fartøy*”, publisert i ”*Tidsskrift for Forretningsjus*” (TFJ 2015-1), tilgjengelig på Gyldendal Rettsdata

<sup>5</sup> Paulsen og Reenskaug, på side 3

<sup>6</sup> Paulsen og Reenskaug, på side 3-4

<sup>7</sup> Jfr. hfl. § 1 annet ledd.

<sup>8</sup> Lov 26 juni 1992 nr. 86 om tvangsfullbyrdelse

derimot et privatrettslig krav, som ikke kan kreves erstattet gjennom reglene i havne- og farvannsloven. Krav på havnevederlag er heller ikke gitt noe vern gjennom lovbestemt sikkerhetsrett.

Norske kaieiere står ikke fritt til å innføre betingelser for skipsanløp. Reglene om mottaksplikt i hfl. § 39 gir fartøy rett til å anløpe havn. Derfor vil det først bli redegjort for denne mottaksplikten, og i hvilken grad den begrenser kaieierens muligheter for økonomisk sikkerhet (punkt 1.2). Deretter vil det bli presentert en oversikt over rettskildesituasjonen, med en kort redegjørelse for lovens formål i relasjon til problemstillingen (punkt 2). Det første som vil bli drøftet og vurdert er om havne- og farvannsloven kan hjemle pålegg om betaling av havnevederlag (punkt 3.1). Deretter vil de rettslige mulighetene for å få fjernet henlagte fartøy bli behandlet (punkt 3.2). Dernest vil avhandlingen ta for seg mulighetene for erstatning av utgifter i forbindelse med fjerning av fartøy (punkt 3.3). I den avsluttende vurderingen (punkt 4) vil særlig spørsmålet om erstatning for fjerningsutgifter og misligholdte havnevederlag bli behandlet, samt mulighetene for å få sikkerhet for slike krav.

## 1.2 Utgangspunktet: Norske havners mottaksplikt

Norske havner har plikt til å motta fartøy etter havne- og farvannslovens § 39:

*”Eiere og operatører av havner og havneterminaler har plikt til å motta fartøy i det omfang plassforholdene tillater det, og fartøyet ikke er til urimelig fortrenghet for eierens behov for egen bruk av havnen eller andre som er sikret rett til å bruke havnen. Eiere og operatører av havner og havneterminaler kan fastsette begrensninger i adgangen til å anløpe havn, av hensyn til sikkerhet, miljø og fiskerinæringen.”*

Med fartøy skal i det følgende forstås enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, løfteinnretning, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, jfr. hfl. § 4 første ledd. Som det fremgår av § 39 kan ikke norske kaieiere begrense fartøyers adgang til havnen etter fritt skjønn. Bestemmelsens oppregning av vilkårene trekker i retning av at ordlyden må tolkes uttømmende. Forarbeidene<sup>9</sup> taler om en prinsipiell rett til å anløpe havn, og hvilke formål som lovlig kan begrense denne retten. Det åpnes altså i utgangspunktet ikke for begrensninger på grunn av andre forhold enn dem som er nevnt i loven. Mottaksplikten har sammenheng med lovens formål, som etter hfl. § 1 er å

*”legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer. Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk”.*

Når et fartøy stevner inn mot en norsk havn, vil fartøyet normalt være underlagt en plikt til å melde fra om anløpet etter hfl. § 22 med tilhørende forskrifter. Kaieieren vil på sin side være bundet av mottaksplikten, og vil dermed normalt sett måtte klarere fartøyet for anløp og an vise en plass i havnen til fartøyet. Det vil også være naturlig å klargjøre hvilke former for tilrettelegging og tjenester fartøyet har behov for, slik at fartøyet kan få utført sitt oppdrag i

---

<sup>9</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 176

havnen på en mest mulig effektiv måte. Allerede under innseilingen oppstår det dermed et avtalelignende forhold mellom fartøyssjefen og kaieieren. Når fartøyet anløper, bistår kaieieren med fortøyning. Dersom fartøyssjefen og kaieieren på anløpstidspunktet ennå ikke har avtalt hvilke former for tjenester som skal ytes til fartøyet, vil dette nødvendigvis måtte avklares. De fleste større norske havner opererer som nevnt ut fra et havneregulativ som fastsetter fartøyssjefens og kaieierens rettigheter og plikter mens fartøyet ligger i havn. Havneregulativet supplerer de forvaltningsrettslige reglene i havne- og farvannsloven og oppstiller forretningsvilkår for bruk av havnen.<sup>10</sup> Disse forretningsvilkårene inneholder blant annet havnevederlagenes størrelse og betalingsbetingelser.

Enkelte havner, for eksempel Ålesunds havn, har også inntatt i regulativet bestemmelser om sikkerhetsstillelse for de havnetjenester som skal leveres.<sup>11</sup> Hadsel Havn har inntatt tilsvarende bestemmelser i sitt havneregulativ<sup>12</sup>. Tromsø havn og Harstad havn er derimot eksempler på havner som *ikke* har inntatt slike bestemmelser om sikkerhetsstillelse i sine havneregulativ. I forarbeidene<sup>13</sup> åpnes det for at kaieierne kan kreve forhåndsbetaling for havnetjenestene, men det understrekes at fartøy ikke kan avvises på bakgrunn av mistanker om manglende betalingsevne. Behovet for relevant sikkerhet vil dermed gjøre seg sterkt gjeldende.

## 2. Rettskildesituasjonen

Havne- og farvannsloven vil være den primære rettskilden i spørsmål som dreier seg om pålegg om betaling av havnevederlag, fjerning av henlagte fartøy og erstatning for fjerningsutgifter. Loven trådte i kraft 1. januar 2010 og erstattet den tidligere havne- og farvannsloven av 8. juni 1984 nr. 51.<sup>14</sup>

Forvaltningsloven<sup>15</sup> oppstiller generelle saksbehandlingsregler for offentlige vedtak. I rettsspørsmål om henlagte fartøy vil havne- og farvannsloven i utgangspunktet være *lex specialis* i forhold til forvaltningsloven. De generelle reglene i forvaltningsloven (fvl.) vil imidlertid kunne utfylle og supplere spesialreglene i havne- og farvannsloven. Forvaltningsloven vil også kunne bidra med støtteargumenter i tolkningen av havne- og farvannslovens bestemmelser.

---

<sup>10</sup> Eksempler på havneregulativ finnes på <http://harstadhavn.no/wp-content/uploads/2016/03/Regulativ-Harstad-Havn-KF-2016.pdf> og <http://www.tromso.havn.no/wp-content/uploads/2015/05/Forretningsbetingelser-Tromso-Havn-KF-2016.pdf>

<sup>11</sup> "Priser og vilkår for 2016 for bruk av Ålesundsregionens havn" kan lastes ned på <http://alesund.havn.no/no/Havna/Regelverk-og-priser>, under alternativet "Forskrift, priser og vilkår". Bestemmelsene om sikkerhetsstillelse er gjengitt på regulativets side 9:

*"[Ålesundsregionens Havnevesen (ÅRH)] kan kreve forskuddsbetaling, bankgaranti eller annen relevant sikkerhet for de havnetjenester som skal leveres. Inntil betaling eller sikkerhetsstillelse har funnet sted, er ÅRH berettiget til uten forutgående varsel å innstille igangsatte havnetjenester eller nekte seilingsstillatelse inntil krav om betaling eller sikkerhetsstillelse er oppfylt."*

<sup>12</sup> "Avgifts- og prisregulativ HADSEL HAVN KF" kan lastes ned på <http://docplayer.no/13299186-Avgifts-og-prisregulativ-hadsel-havn-kf.html>. Bestemmelsene om sikkerhetsstillelse finnes på dokumentets side 6.

<sup>13</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 176

<sup>14</sup> Det fremstår som relativt åpenbart at reglene som regulerer henlagte fartøy (særlig § 35 og § 36) har hentet inspirasjon fra henholdsvis forurensningslovens § 37 og § 74. Forurensningsloven forutsetter imidlertid at fartøyet representerer en miljøtrussel, og vil derfor ikke bli behandlet i denne sammenheng.

<sup>15</sup> Lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker

Ot. prp. nr. 75 (2007-2008) inneholder Fiskeri- og kystdepartementets lovforslag som resulterte i havne- og farvannsloven av 2009. Proposisjonen er datert 27. juni 2008, etter at "[e]t lovforslag ble sendt på alminnelig høring 21. desember 2006, med frist for uttalelse 2. april 2007." <sup>16</sup> Ettersom loven er av såpass ny dato, vil i utgangspunktet forarbeidene kunne tillegges betydelig vekt ved tolkningen. Generelt sett kan det også hevdes at forarbeidenes relevans øker der hvor det foreligger lite rettspraksis på området. Sistnevnte er absolutt tilfelle i rettsspørsmål om henlagte fartøy.

Det finnes nemlig, så vidt kandidaten kjenner til, så langt ingen rettsavgjørelser som omhandler henlagte fartøy som ikke kan karakteriseres som vrak. Det nærmeste man kommer er muligens Oslo Tingretts dom i saken om det grunnstøtte lasteskipet "Server". <sup>17</sup> Det primære rettsgrunnlaget i saken ble hentet fra forurensningsloven <sup>18</sup>, og det ble kun henvist til havne- og farvannslovens tilsvarende regler. I ankesaken for Borgarting lagmannsrett <sup>19</sup> er havne- og farvannsloven overhodet ikke nevnt.

Kystverket har utarbeidet en veiledning til havne- og farvannsloven, som er publisert på Kystverkets hjemmesider. <sup>20</sup> Veiledningen er 115 sider lang og tar for seg de mest aktuelle delene av havne- og farvannsloven. Veiledningen skal gi generell informasjon om havne- og farvannsloven til brukere og kommuner og bidra til en riktig og mest mulig lik saksbehandling i kommunene. <sup>21</sup> Kystverket (frem til 2007 kalt Kystdirektoratet) hører inn under Samferdselsdepartementet og er departementets operative fagorgan. <sup>22</sup> Det vil dermed være naturlig å se hen til Kystverkets synspunkter i den praktiske tilnærmingen til havnerettslige spørsmål. I henhold til rettskildelæren vil Kystverket i utgangspunktet kunne betraktes som en autoritativ instans, og den rettskildemessige vekten av Kystverkets rettsoppfatninger vil kunne sammenlignes med annen juridisk litteratur. *Brynjar Østgård*, forfatteren av havne- og farvannslovens kommentarutgave, synes å legge til grunn at veiledningen i alle fall til en viss grad er utarbeidet i samråd med departementet. <sup>23</sup> *Østgårds* standpunkt synes godt begrunnet: Dersom man leser veiledningen under ett, vil man kjenne igjen en rekke passasjer og argumenter fra departementets proposisjon. Det vil dermed være dekning for å hevde at argumenter fra veiledningen – i det minste i en viss utstrekning – kan bidra og støtte når rettsanvenderen tolker loven.

Omfanget av juridisk litteratur på havne- og farvannslovens område er relativt begrenset. Den sentrale kilden er *Brynjar Østgårds* <sup>24</sup> kommentarutgave "*Havne- og farvannsloven med kommentarer*". Verkets 2. utgave ble publisert i 2015, og inneholder oppdateringer av førsteutgaven fra 2010.

---

<sup>16</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 7

<sup>17</sup> Dommen er publisert i TOSLO-2014-9365 - TOSLO-2014-11646.

<sup>18</sup> Lov 13 mars 1981 nr. 6 Lov om vern mot forurensninger og om avfall

<sup>19</sup> LB-2015-54634

<sup>20</sup> Kystverkets "*Veiledning om havne- og farvannsloven*" finnes på <http://www.kystverket.no/globalassets/regelverk/havne-og-farvannsloven/veiledning-til-havne--og-farvannsloven-per-05032015.pdf>

<sup>21</sup> Jfr. Kystverkets veiledning, på side 5

<sup>22</sup> Jfr. *Brynjar Østgård: "Havne- og farvannsloven med kommentarer"*, 2. utgave, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 2015 (heretter bare kalt *Østgård* i fotnotene), på side 20.

<sup>23</sup> *Østgård*, på side 158

<sup>24</sup> *Brynjar Østgård* er advokat med møterett for Høyesterett.

Reidar Salvesens *"Havne- og farvannsloven, kommentarutgave"* tar for seg 1984-loven, og inneholder en noe mer kortfattet fremstilling enn Østgårds.

I tillegg til disse to publikasjonene finnes det minst én juridisk artikkel om emnet henlagte fartøy – Aslak Rundes artikkel *"Wrakfjerning"* fra 1995<sup>25</sup>. Av navnet fremgår det at artikkelen primært omhandler vrak, men enkelte temaer har likevel overføringsverdi til emnet henlagte fartøy.

## 2.1 Formål / hensyn

Havne- og farvannslovens formål er som nevnt nedfelt i § 1. Loven skal blant annet legge til rette for god fremkommelighet, forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet og effektiv havnevirksomhet.

Uttrykket "god fremkommelighet" i første ledd tilsier at skipstrafikken skal kunne gå inn og ut av havnen og internt i havnen uten unødige vanskeligheter. Det at fremkommeligheten skal være "god" tilsier at det ikke er tilstrekkelig at det er mulig å ferdes i havnen. Uttrykket gir anvisning på et visst krav til fremkommelighetens kvalitet. Her vil man kunne se hen til andre havner av lignende størrelse for å få et inntrykk av hva som kan forventes av normalt god fremkommelighet. Havnemyndigheten og kaieieren vil altså kunne argumentere ut fra formålsbestemmelsen der hvor et henlagt fartøy er til hinder eller ulempe for fremkommeligheten i havnen, og ønsker å fjerne fartøyet.

En naturlig, språklig forståelse av uttrykket "trygg ferdsel" tilsier at ferdselen skal kunne foregå innenfor et akseptabelt fare- og risikonivå. Fartøyet behøver ikke å utgjøre en fare eller risiko i seg selv. Dersom fartøyet eksempelvis ligger på en slik måte at det er forbundet med fare eller risiko å manøvrere rundt det, vil den ansvarlige komme i konflikt med hensynet til trygg ferdsel, i tillegg til hensynet til god fremkommelighet.

Ordlyden "forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet" favner vidt, og vil i utgangspunktet kunne omfatte havnevirksomhet. En naturlig, språklig forståelse av uttrykket "forvaltning av farvannet" vil i utgangspunktet kunne omfatte havnemyndighetens og kaieierens avgifts- og vederlagskrav. Forarbeidene<sup>26</sup> karakteriserer loven som *"et redskap som legger grunnlaget for avveininger av ulike brukerinteresser i kystsonen. (...) God fremkommelighet og annen forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet er av vesentlig betydning for havnevirksomhet (...)"*. Uttalelsene trekker i retning av at havnevirksomhet er blant de interessene som havne- og farvannsloven har til formål å beskytte.

Fartøy som blir liggende og ta opp plass ved kai over lengre tid uten å betale for seg, kan vanskelig betraktes som forenlig med forsvarlig bruk av farvannet. Problemet vil særlig gjøre seg gjeldende der havnekapasiteten er begrenset, slik at nyankomne fartøy må tildeles en mindre attraktiv kai plass. Her vil også hensynet til god fremkommelighet gjøre seg gjeldende. Dersom kapasiteten er helt sprengt vil nyankomne fartøy i verste fall måtte ankre opp utenfor kai, eller bli tvunget til å gå til en annen havn, med de ulemper og tap det kan føre med seg.

<sup>25</sup> Artikkelen er publisert i tidsskriftet *"MARIUS"* nr. 213, Nordisk institutt for sjørett, Oslo, juni 1995

<sup>26</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 149



Loven skal ifølge § 1 annet ledd legge til rette for ”effektiv (...) havnevirksomhet”. En naturlig, språklig forståelse av uttrykket tilsier at driften av havnen skal bære preg av hurtighet, fleksibilitet og lønnsomhet. Forarbeidene<sup>27</sup> fremhever at ”[s]jøtransport er en viktig del av det samlede transportsystemet, og havnene er bindeleddet mellom de ulike transportformer i nettverket. Det er en sentral målsetning i transportpolitikken å bidra til effektiv havnevirksomhet.” Ulønnsom havnedrift over tid vil nødvendigvis gå ut over hurtigheten og fleksibiliteten. Tapte havnevederlag vil dermed både direkte og indirekte komme i konflikt med lovens formål om effektiv havnevirksomhet.

Sett under ett kan det virke som om de økonomiske interessene loven og forarbeidene i første rekke tar sikte på å verne, er dem som ivaretas gjennom havnedriften. Havnedrift fremstår i denne konteksten primært som et virkemiddel for å oppnå overordnede transportøkonomiske målsetninger. At havnedrift kan være en målsetning i seg selv, trer ikke like sterkt frem i rettskildematerialet. Det kan imidlertid med fordel hevdes at havnedriften i seg selv vil være en virksomhet som fortjener vern gjennom loven. En effektiv havnedrift vil være ønskelig ut fra hensyn til sysselsetting og verdiskapning, ofte i kombinasjon med distriktspolitiske hensyn. Disse momentene legges til grunn i den videre drøftelsen.

### 3. Drøftelse

#### 3.1 Kan havnemyndigheten pålegge den ansvarlige å betale havnevederlag?

Spørsmålet som vil bli drøftet under dette punktet er om havne- og farvannsloven kan hjemle en adgang for havnemyndigheten til å pålegge den ansvarlige å betale havnevederlag. Det er altså hva pålegget kan inneholde som skal søkes klarlagt. Det rettslige utgangspunktet for problemstillingen er hfl. § 34, som forbyr enhver å etterlate fartøy slik at det kan oppstå ”skade eller ulempe for fremkommeligheten eller ferdselen i farvannet eller i havnen, eller for annen bruk av farvannet”. Ordlyden gir opphav til minst to tolkningsalternativer:

Alternativ 1: I havn er det bare slik etterlatelse som kan skade eller hindre fremkommelighet eller ferdsel som skal være forbudt: ”skade eller ulempe for fremkommeligheten eller ferdselen (...) i havnen”. I farvannet skal derimot all etterlatelse som kan medføre skade eller ulempe, være forbudt (”skade eller ulempe (...) for annen bruk av farvannet”). Så lenge fartøyet befinner seg i farvannet, skal forbudet mot skade og ulempe altså ikke begrenses til fremkommelighet eller ferdsel.

Alternativ 2: ”[A]nnen bruk av farvannet” skal også omfatte farvannet i havnen, slik at forbudet heller ikke i havnen skal være begrenset til skader eller ulemper som påvirker fremkommelighet eller ferdsel.

Et spørsmål som da vil melde seg er hvorfor lovgiveren har valgt å inkludere fremkommelighet og ferdsel i lovteksten. Det finnes imidlertid en rekke eksempler på at lovgiveren har valgt å inkludere noen alternativer i lovtekster, typisk de mest aktuelle eller mest graverende, for så å avslutte med en generell passus som fanger opp alle andre

---

<sup>27</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 149

alternativer.<sup>28</sup> Det at lovgiveren har inkludert fremkommelighet og ferdsel i hfl. § 34, er altså ikke nødvendigvis noe argument for å tolke bestemmelsen uttømmende.

*Østgård*<sup>29</sup> viser til at "[h]va gjelder havnen, er det etter ordlyden bare ferdsel og fremkommelighet som er beskyttet. Det betyr – etter ordlyden – at en ulempe (som ikke samtidig kan klassifiseres som fare eller skade) i havnen (på sjøen eller på land) – og som ikke berører ferdsel eller fremkommelighet – ikke rammes av første ledd. Ordlyden virker ikke gjennomtenkt på dette punkt, og det er spørsmål om det er rettskildemessig grunnlag for å fravike ordlyden." *Østgård* viser til formålsbetraktninger og hevder at sontringen mellom farvann og havn virker ubegrunnet. Han mener at det er "rettskildemessig forsvarlig å sette seg ut over ordlyden", og argumenterer for at loven bør endres for å skape klarhet i forholdet.<sup>30</sup> Uttalelsene forstås slik at vilkårene som gjelder for farvannet, også bør gjelde for havnen.

I slutningen legges det vekt på lovens formål om effektiv havnedrift – det virker lite hensiktsmessig å ha strengere regler om adferd på åpent hav enn i havn. Praktiske hensyn og betraktninger rundt skadepotensiale tilsier tvert imot at det heller kunne vært motsatt. Hensynet til rettsharmoni og likhet for loven tillegges også vekt, slik at forståelsen i tolkningsalternativ nr. 2 vil derfor bli lagt til grunn i det følgende.

Det neste spørsmålet som må avklares er om fartøy som ikke betaler havnevederlag er til "skade eller ulempe (...) for annen bruk av farvannet". Først tolkes uttrykket "ulempe", som i normal språkbruk vil kunne omfatte kaieierens økonomiske ulemper som skriver seg fra et henlagt fartøy. Lovens uttalte formål om effektiv havnevirksomhet taler også for at økonomiske skadevirkninger kan være omfattet av uttrykket "ulempe".

Uttrykket "farvannet" forutsettes som nevnt å inkludere havnen. En naturlig, språklig forståelse av uttrykket "annen bruk av farvannet" vil i første rekke vise til andre brukere av havnen enn selve havnevirksomheten. Spørsmålet blir dermed om uttrykket likevel kan omfatte havnevirksomheten. Forarbeidene<sup>31</sup> nevner riktignok havnevirksomhet som en av de interesser loven skal beskytte, men hovedinnholdet i proposisjonen dreier seg om fremkommelighet og sikker ferdsel, og nevner lite om de økonomiske sider av havnedriften.

Formålsbetraktninger rundt effektiv havnedrift tilsier imidlertid at havnevirksomhet vil være inkludert i uttrykket "annen bruk av farvannet". Dersom man legger dette standpunktet til grunn, vil "[t]iltak for å redusere eller forhindre slik (...) ulempe", jfr. § 34 annet punktum, typisk kunne være at den ansvarlige gjør opp for seg. Ordlyden favner i utgangspunktet vidt, og sammenholdt med lovens formål synes det derfor så langt å være dekning for å hevde at havnemyndigheten har rett til å pålegge den ansvarlige å betale havnevederlag. Dersom det kan konkluderes med at manglende betaling av havnevederlag er forbudt etter hfl. § 34 første ledd, vil forbudet kunne utløse en plikt for den ansvarlige til å betale etter annet ledd. Havnemyndigheten vil også kunne pålegge den ansvarlige å betale i medhold av § 34 tredje ledd. En tilsvarende bestemmelse finnes i § 35, som hjemler pålegg om opprydning og

---

<sup>28</sup> Her kan det vises til blant annet lov 22 mai 1902 nr. 10 (straffeloven) § 239, som forbyr uaktsomt drap "ved bruk av våpen, med motorvogn eller på annen måte" (min kursivering).

<sup>29</sup> *Østgård*, på side 157-158

<sup>30</sup> *Østgård*, på side 158

<sup>31</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 73-74

fjerning av henlagte fartøy. Dersom det kan konkluderes med at betaling av havnevederlag er et slikt tiltak som kan pålegges etter § 34 eller § 35, vil havnemyndigheten kunne iverksette tiltak etter hfl. § 36 første ledd dersom den ansvarlige ikke etterkommer pålegget. Sistnevnte bestemmelse gir nemlig havnemyndigheten adgang til å iverksette tiltak dersom pålegg etter § 34 eller § 35 ikke blir etterkommet. § 36 annet ledd gir sågar havnemyndigheten rett til å bruke den ansvarliges eiendom, og om nødvendig be om bistand fra politiet. Kaieieren vil da kunne nyte godt av et effektivt, lovbestemt tvangsmiddel.

Det er imidlertid vanskelig å finne sikre holdepunkter for at lovgiveren har ment å inkludere havnedrift i uttrykket ”annen bruk av farvannet” i hfl. § 34. Dersom man sammenligner med ordlyden i § 35, ”annen bruk *eller forvaltning* av farvannet” (min kursivering), gir dette anvisning på at lovgiveren har vært oppmerksom på nyansene i bestemmelsenes anvendelsesområde. Dermed vil det trolig være vanskelig å komme utenom lovendring for å kunne oppnå de omtalte rettsvirkningene, og for å sikre en effektiv håndhevelse av reglene. Lovendringen vil først og fremst være påkrevet av hensyn til legalitetsprinsippet: Et offentlig pålegg om å betale må betraktes som et relativt sterkt inngrep i den private rettssfære. Derfor må en eventuell rett til å gi pålegg om å betale havnevederlag trolig være klarere forankret i ordlyden enn det som er tilfelle i dag.

Det legges etter dette til grunn at den ansvarlige ikke kan pålegges å betale havnevederlag med hjemmel i hfl. § 34.

En annen aktuell bestemmelse som kan tenkes å hjemle pålegg om betaling er hfl. § 35. Bestemmelsens første ledd første punktum regulerer primært adgangen til å pålegge fjerning av henlagte fartøy i havn: ”*Myndigheten etter loven kan gi pålegg om at den ansvarlige for fartøy, kjøretøy eller gjenstand som har sunket, strandet, er forlatt eller henlagt, skal rydde opp eller fjerne fartøyet mv. innen en nærmere angitt tidsfrist når hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel eller hensynet til annen bruk eller forvaltning av farvannet krever det.*”

For vårt typetilfelle blir spørsmålet om havnemyndigheten kan pålegge betaling av havnevederlag i henhold til denne bestemmelsen: Problemstillingen er om uttrykket ”*skal rydde opp eller fjerne fartøyet mv.*” kan forstås som ”skal betale havnevederlag”. Helt spesifikt er det uttrykket ”*mv.*” – med videre – som åpner for en slik tolkning.

I forarbeidene<sup>32</sup> nevnes kun fjerning og opprydning – det finnes ikke holdepunkter som kan gi anvisning på hva lovgiveren har ment med å inkludere uttrykket ”med videre” i lovteksten. Dermed er det vanskelig å finne klare holdepunkter for at lovgiveren har ment å tillegge havnemyndigheten kompetanse til å pålegge betaling etter § 35.

Østgård<sup>33</sup> tar heller ikke konkret stilling til problematikken: ”*Det heter i loven at den handling som kan kreves, er å «rydde opp eller fjerne». Dette favner nokså vidt og gir mulighet for å avpasse pålegget etter hva som er nødvendig.*”

Samlet sett er det vanskelig å finne holdepunkter for at den gjeldende havne- og farvannsloven kan gi havnemyndigheten kompetanse til å pålegge betaling av havnevederlag.

---

<sup>32</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 172-173

<sup>33</sup> Østgård, på side 164

Det må dermed bli opp til lovgiveren å avgjøre om loven bør endres for å oppnå de aktuelle rettsvirkninger.

## 3.2 Fjerning av henlagte fartøy

### 3.2.1 Problemstillinger

Før eller senere vil kaieieren måtte innse at havnevederlagene ikke vil bli betalt. Siden havnevederlag fortsetter å løpe så lenge fartøyet ligger til kai, vil fjerning av fartøyet dermed være det aktuelle tvangsmiddel. Ut fra et forretningsmessig synspunkt vil fjerningen først og fremst være ønskelig for å slippe til betalende fartøy i havnen og dermed unngå ytterligere tap av kaileie. Kaieierens muligheter for å oppfylle den lovpålagte mottaksplikten vil også bli redusert for hvert fartøy som ligger ved kai og undergraver denne plikten. De sentrale rettslige spørsmål som vil bli behandlet i det følgende er om det foreligger materiell hjemmel for å fjerne fartøyet eller pålegge fjerning, hvem som har kompetanse til å beslutte fjerning eller utferdige pålegg, hvilke prosedyrer som skal følges og hvem som kan stå for den praktiske gjennomføringen.

### 3.2.2 Pålegg om fjerning av henlagte fartøy – hfl. § 35

Hfl. § 35 regulerer som nevnt adgangen til å fjerne henlagte fartøy i havn. Bestemmelsens første ledd kan betraktes som *lex specialis* i forhold til påleggsbestemmelsen i § 34 tredje ledd og den generelle påleggsbestemmelsen i § 57. En naturlig, språklig forståelse av uttrykket ”henlagt” trekker i retning av at fartøyet har ligget uvirksomt over tid. I forslaget i høringsnotatet<sup>34</sup> uttaler departementet at ”[h]avne- og farvannsmyndighetene bør ha myndighet til å pålegge vrakfjerning eller opprydding utover de tilfellene der vraket kan volde fare, skade eller ulempe.” (min understrekning). Departementet antas her å vise til vilkårene i hfl. § 34. Selv om høringsnotatet bruker uttrykket ”vrakfjerning”, understreker departementet i sin vurdering<sup>35</sup> at bestemmelsen i § 35 ikke er begrenset til fartøy som har sunket eller nådd en viss grad av ødeleggelse. Dermed får uttalelsene fra høringsnotatet relevans ikke bare for vrak, men også for henlagte fartøy. Det gis altså uttrykk for et ønske om å utvide havnemyndighetens kompetanse i forhold til § 34 når pålegget gjelder fjerning av henlagte fartøy. Nyansene i vilkårene i §§ 34 og 35 vil bli nærmere omtalt senere.

#### 3.2.2.1 Rettighetssubjekter og pliktsubjekter

Rettighetssubjektet, ”myndigheten etter loven”, er i utgangspunktet departementet, jfr. hfl. § 7. Hfl. § 9 første ledd legger imidlertid myndigheten til kommunen innenfor området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven<sup>36</sup>. I henhold til pbl. § 1-2 annet ledd gjelder loven ut til én nautisk mil utenfor grunnlinjene.

---

<sup>34</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 77

<sup>35</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 78

<sup>36</sup> Lov 27 juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (pbl.)

Etter hfl. § 7 annet ledd tilligger "[f]orvaltningsansvaret og myndigheten for hovedleder og bileder (...) departementet." Det samme utgangspunktet fremgår av farledsforskriften<sup>37</sup> § 3. Av dette følger at der hovedlederen eller bileden går helt inn til kaia, vil det være departementet som har myndigheten i havneområdet, og ikke kommunen. Om det er departementet eller kommunen som har myndigheten etter loven, er imidlertid et mindre interessant spørsmål i forhold til vår problemstilling, og vil derfor ikke bli behandlet nærmere i det følgende.

Pliktsubjektet er "den ansvarlige for fartøy[et]". En naturlig, språklig forståelse av ordlyden tilsier at det i første rekke vil være eieren eller føreren av fartøyet som er nærmest til å være ansvarlig. Forarbeidene<sup>38</sup> til hfl. § 34 støtter tolkningen, og uttaler at

*"[f]artøyfører eller eieren av fartøyet (...) som fare- eller skadesituasjonen stammer fra [ofte vil] være sammenfallende med den ansvarlige.*

*(...)*

*Hvem som er den ansvarlige vil også kunne variere ut fra den enkelte situasjon og hvilke tiltak det er aktuelt å treffe. Som eksempel vil det være skipsførers ansvar å melde fra om tap av dekkslast til nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler, mens det normalt vil være reders ansvar å betale for det offentliges tiltak (...)."*

Departementet åpner for en vurdering ut fra den enkelte situasjon og aktuelle tiltak. På bakgrunn av dette kan det hevdes at skipsføreren i utgangspunktet vil være den nærmeste ansvarlige for den praktiske gjennomføringen av fjerningen. Eieren vil på sin side være nærmest til å bære utgiftene. Det antas at skipsføreren i de fleste tilfeller er den som har bestemt hvor fartøyet skulle ligge. Det vil derfor være naturlig å betrakte vedkommende som den "situasjonen stammer fra".

Videre heter det på proposisjonens side 74:

*"I høringsnotatet gjøres det oppmerksom på at myndighetene etter forslaget alltid kan forholde seg til eier av fartøy (...) som et mulig ansvarssubjekt. Dette vil særlig være viktig ved spørsmål om hvem som skal dekke det offentliges kostnader ved tiltak. Dette endrer ikke den primære regelen om at den ansvarlige vil kunne variere med risiko- og tilknytningsforhold."*

Å involvere eieren eller redere i lokal manøvrering for egen maskin eller forhaling langs kai vil trolig være upraktisk i de fleste tilfeller der skipsføreren er tilgjengelig ved fartøyet. Hensynet til effektiv drift av havnen tilsier videre at skipsføreren neppe kan motsette seg å fjerne fartøyet med henvisning til motstridende instruks fra skipets eier. Det legges til grunn at skipsføreren må anses som ubestridt sjef om bord, jfr. lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøl.) kap. 6, og vil være det naturlige kontaktpunkt for kaieieren. Argumentasjonen forutsetter imidlertid at skipsføreren står til disposisjon og at fartøyet kan gå for egen maskin. Pålegg som omfatter overtagelse av kommandoen på fartøyet, eller bruk av slepebåt, med de utgiftene det medfører, vil være mer naturlig å adressere til fartøyets eier, eller reder, jfr. uttalelsene i forarbeidene.

<sup>37</sup> FOR-2009-11-30-1477 Forskrift om farleder

<sup>38</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 171

I forhold til hvem som er ansvarlig etter § 35 nevner forarbeidene<sup>39</sup> derimot ikke noe spesifikt om skipsføreren:

*”Etter annet ledd er den ansvarlige for vrakfjerning eller annen opprydding i utgangspunktet den registrerte eier eller eieren av fartøyet, kjøretøyet eller gjenstanden.”*

Østgård<sup>40</sup> viser til at *”[d]et synes (...) som om departementet ikke anser som ansvarlig andre som måtte ha foretatt handlingen, det vil si forårsaket stranding, henlagt fartøy osv.”*, og antar at *”kretsen av ansvarlige etter § 35 enten må være, eller ha vært, eiere og registrerte eiere”*. Kretsen av ansvarlige er altså snevret inn i forhold til forbudsbestemmelsen i § 34.

På et fartøy som betraktes som henlagt vil skipsføreren typisk være et annet sted. Dersom skipsføreren ikke er til stede for å lede den praktiske gjennomføringen vil det dermed være mest naturlig og formålstjenlig å rette pålegget om fjerning mot eieren eller rederen. I forhold til pliktsubjektet i vårt typetilfelle – den ansvarlige for henlagte fartøy – antas bestemmelsen derfor å ivareta formålet om effektiv havnedrift på en tilstrekkelig effektiv måte.

En viktig forutsetning for å kunne ilegge pålegg er selvsagt at havnemyndigheten har en ansvarlig å rette vedtaket mot. Det kan nemlig også tenkes tilfeller der det ikke lar seg gjøre å komme i kontakt med den ansvarlige. De relevante reglene som regulerer disse tilfellene vil bli behandlet senere. Den følgende drøftelsen forutsetter at den ansvarlige er kjent for havnemyndigheten.

### **3.2.2.2 Når kan et fartøy betraktes som henlagt?**

Overskriften i § 35, *”vrakfjerning mv.”* trekker i retning av at bestemmelsen primært regulerer håndtering av vrak, som ikke behandles her. Imidlertid omfatter også § 35 første ledd første punktum fartøy som er henlagt. En naturlig, språklig forståelse av uttrykket *”henlagt”* trekker for det første i retning av at fartøyet har ligget i havn over en viss tid. I tillegg til tidsaspektet gir uttrykket anvisning på en viss mangel på aktivitet på og rundt fartøyet. Bestemmelsen omfatter også fartøy som er forlatt. Betegnelsen *”forlatt”* er muligens det nærmeste man kommer *”henlagt”* i normal språkbruk, men det finnes naturligvis nyanseforskjeller: Et fartøy kan *forlates* hvor som helst, på åpent hav eller midt i skipsleia, men å *henlegge* et fartøy trekker mer i retning av at fartøyet har blitt lagt i en havn eller annen mer lempelig opplagsplass. Et henlagt fartøy trenger heller ikke å være forlatt – forarbeidene åpner som nevnt for tilfeller der det finnes mannskap om bord. Betegnelsen *”forlatt”* har dermed muligens større relevans i forhold til farvann enn til havner, som er denne avhandlingens tema. Nyansen mellom uttrykkene er ikke diskutert i forarbeidene, og noen nærmere sammenligning vurderes som lite interessant i denne konteksten. Dersom fartøyet ligger mer eller mindre uvirksomt, eller uten tilsyn, tilsier dette at kravet til forløpt tid kan bli lempeligere, fordi det da vil være mer naturlig å betrakte fartøyet som henlagt. Det samme vil gjøre seg gjeldende der den ansvarlige er ukjent eller ikke viser evne eller vilje til å gjøre opp for seg eller fjerne fartøyet.

---

<sup>39</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 173

<sup>40</sup> Østgård, på side 167

Som nevnt fremhever forarbeidene<sup>41</sup> at det ikke kreves at fartøyet har sunket eller nådd noen grad av ødeleggelse. Østgård<sup>42</sup> viser til at ”[d]efinisjonen av vrak [også omfatter] fartøyer som i og for seg er – mer eller mindre – i orden, men som er forlatt eller henlagt, typisk fartøyer som blir liggende i lang tid i havn, uten at eieren er kjent eller å få tak i, mens havnen pådras utgifter til oppsyn, lensing og sikring [av] fartøyet.”

En tolkning av ordlyden i lys av rimelighetshensyn tilsier at unnskyldelige eller ubetydelige forsinkelser i havn ikke kan medføre at fartøyet kan betraktes som henlagt. Fartøyet kan for eksempel bli liggende tilsynelatende uvirksomt i vente på nytt mannskap. Det kan tenkes mange flere faktiske momenter som må subsumeres under vilkåret ”henlagt”. Disse inkluderer blant annet hvorvidt man har oppnådd kontakt med den ansvarlige, hvilken evne og vilje denne evt. har vist til å gjøre opp for seg, etterse fartøyet eller fjerne fartøyet, om utstyr eller dokumenter har blitt fjernet og selvsagt hvor lang tid som har gått. Myndigheten etter loven er dermed henvist til en konkret vurdering i hvert tilfelle.

### 3.2.2.3 Tilleggsvilkår for pålegg

§ 35 første ledd første punktum lister opp tre alternative vilkår for at havnemyndigheten skal kunne gi pålegg om fjerning av et henlagt fartøy: Pålegget må være påkrevet av (1) hensyn til god fremkommelighet, (2) trygg ferdsel, eller (3) hensyn til annen bruk eller forvaltning av farvannet. Som Østgård<sup>43</sup> påpeker, samsvarer disse vilkårene hovedsakelig med formålsbestemmelsen i lovens § 1.

*Fremkommeligheten* kan ofte hindres av et henlagt fartøy, men dette vil selvsagt ikke alltid være tilfelle. Der hvor fartøyet ligger innerst i et hjørne av havnen, hvor det ikke foregår annen aktivitet, kan fjerning av fartøyet vanskelig sies å være ”påkrevet” av hensyn til fremkommeligheten. Vilåret kan derfor neppe påberopes i vårt typetilfelle.

På samme måte vil heller ikke *hensynet til trygg ferdsel* være tilsidesatt hver gang et fartøy er henlagt. Dersom fartøyet er i god stand og godt fortøyd, og ikke representerer noen potensiell fare for omgivelsene, vil det være vanskelig for havnemyndigheten å bygge på dette vilkåret.

*Hensynet til annen bruk eller forvaltning av farvannet* vil dermed være det aktuelle vilkåret i de tilfellene hvor det eneste problemet er at fartøyet ligger og tar opp plass i havn uten å betale havnevederlag. Ordlyden fremstår i utgangspunktet som vidt angitt, og skulle således kunne oppfattes slik at alle former for annen bruk eller forvaltning av farvannet oppfyller vilkåret. Bestemmelsen utvider havnemyndighetens kompetanse i forhold til § 34 første ledd, som kun hjemler pålegg om tiltak for å avbøte ”ulempe (...) for annen bruk av farvannet (...).” Myndighetens kompetanse etter § 34 er drøftet tidligere<sup>44</sup>. I § 35 er også *forvaltning* av farvannet omfattet. En naturlig, språklig forståelse av uttrykket tilsier at havnedrift vil være et sentralt aspekt i forvaltningen av farvannet, og det er vanskelig å se at havnedrift *ikke* skulle være omfattet av uttrykket.

<sup>41</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 172

<sup>42</sup> Østgård, på side 164

<sup>43</sup> Østgård, på side 164-165

<sup>44</sup> Se avhandlingens side 9-11

Forarbeidene<sup>45</sup> gir også anvisning på en vid adgang til å pålegge tiltak, og nevner havnedrift spesifikt:

*”Hensynet til andre interessegrupper eller næringsdrivende i kystsonen vil også kunne begrunne et pålegg om fjerning og opprydding, jf. «annen bruk eller forvaltning av farvannet». Det samme gjelder hvor fartøy eller gjenstand er til hinder eller ulempe for havnedrift.”*

Hensynet til havnedrift er altså uttrykkelig nevnt i forarbeidene som et moment som kan begrunne pålegg om fjerning av fartøy. Ordlyden og forarbeidene taler dermed for at det i de fleste tilfeller vil være legitimt for havnemyndigheten å utferdige pålegg fordi kaiplassen skal brukes til mottak av fartøy som faktisk betaler for seg. Aslak Runde<sup>46</sup> viser til at ordlyden i den tidligere havnelovens<sup>47</sup> § 18 tredje ledd første punktum også kan omfatte fjerning for å unngå ”rene økonomiske skader”. Runde viser til lovens formål når han hevder at det må ”være tillatt å vektlegge faren for ren økonomisk skade så lenge denne forårsaker fare for virksomhet som drives i havnen”.<sup>48</sup> Tolkningen støttes av hensynet til en effektiv og lønnsom drift av havnen. Den farbare løsningen, sett fra havnemyndighetens ståsted, vil da være å godtgjøre at den ansvarliges manglende betaling eller fjerning av fartøyet er til ulempe for havnedriften. Verken ordlyden eller forarbeidene gir anvisning på at ulempen må være av en viss karakter eller et visst omfang. Disse argumentene trekker i retning av en vid adgang til å utferdige pålegg om fjerning på bakgrunn av restanse i havnevederlagene.

Adgangen til å utferdige pålegg begrenses imidlertid av bestemmelsen i § 35 tredje ledd: tiltaket må stå i et ”rimelig forhold til de skader og ulemper som skal unngås”. Ordlyden gir med andre ord anvisning på en forholdsmessighetsvurdering mellom fordelene og ulempene ved tiltaket. En naturlig, språklig forståelse av uttrykket ”rimelig” tilsier at tiltakets ulemper ikke kan stå i misforhold til nytteverdien, men at det tillates et visst avvik mellom fordeler og ulemper.

Reglene om mottaksplikten i hfl. § 39 vil bidra med sentrale momenter i forholdsmessighetsvurderingen – utgangspunktet er at fartøy har rett til å benytte havnen, noe som vil tale i favør av det henlagte fartøyet. Mottaksplikten skal imidlertid også sikre at andre fartøy enn det henlagte får bruke havnen – en havn full av uvirksomme fartøy vil ikke være forenlig med formålet bak mottaksplikten. Dersom det er tale om fartøy som er sikret rett til å bruke havnen, kan momentene i mottaksplikten komme til å tale for at det henlagte fartøyet bør fjernes. Mottaksplikten kan altså ikke bare betraktes som en hemske for kaieierne.

Forarbeidene<sup>49</sup> legger føringer for hvilke momenter som skal tas hensyn til i forholdsmessighetsvurderingen, og vektlegger vurderingen av alternative tiltak:

*”[d]e samlede fordelene ved å gjennomføre vrakfjerning og opprydding må veies opp mot ulempene. Fordelene er først og fremst de positive virkningene som kan forventes for ferdsel, fremkommelighet og andre brukere av farvannet. Ulempene vil i første rekke knytte seg til*

---

<sup>45</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 172

<sup>46</sup> Aslak Runde: ”Vrakfjerning”, publisert i tidsskriftet ”MARIUS” nr. 213, Nordisk institutt for sjørett, Oslo, juni 1995 (heretter bare kalt Runde i fotnotene), på side 19

<sup>47</sup> Lov 8. juni 1984 nr. 51

<sup>48</sup> Runde, på side 21

<sup>49</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 173



*utgiftene ved gjennomføring av de nødvendige tiltak. I denne vurderingen inngår også en vurdering av hvilke alternative tiltak som står til rådighet og virkningene av dem. Dersom et tiltak ikke er nødvendig for å oppnå målet er det neppe heller rimelig.”*

Østgårds argumenter trekker i samme retning som forarbeidene, og legger til at usikkerhet rundt effekten av tiltaket er et moment som også må trekkes inn i forholdsmessighetsvurderingen. Han fremhever at pålegget er ugyldig dersom det går ut over rammen av rimelighet, og at det dermed ikke vil være bindende eller bare delvis bindende for den ansvarlige.<sup>50</sup>

Loven legger opp til at havnemyndighetens naturlige utgangspunkt vil være å vurdere hva slags tiltak som eventuelt kan pålegges. Som nevnt innledningsvis forutsettes det at inndrivelse av krav på havnevederlag etter privatrettslige regler ikke har ført frem. Det har tidligere blitt konkludert med at havnemyndigheten heller ikke kan pålegge betaling etter hfl. § 34. Under disse forutsetningene er det vanskelig å se for seg andre egnede tiltak enn at fartøyet må fjernes fra havnen, slik at kaiplassen frigjøres for betalende fartøy. De naturlige alternativene vil da begrense seg til flytting og salg – havnemyndigheten kan neppe anses forpliktet til å vurdere andre alternative tiltak. Det legges til grunn at havne- og farvannsloven ikke hjemler salg av henlagte fartøy, slik at man i salgstilfellene må søke primært rettsgrunnlag i de ulovfestede reglene om nødhjelpssalg. Disse reglene vil bli behandlet i punkt 3.2.3.3.

Det aktuelle tiltaket på dette stadiet i vårt typetilfelle blir dermed fjerning av fartøyet. For å oppfylle kravet om rimelig forholdsmessighet vil havnemyndigheten da i første rekke måtte gjøre en kvalifisert beregning av kostnadssiden, altså de forventede utgiftene til fjerning av fartøyet. Et naturlig utgangspunkt vil være å innhente pristilbud, eventuelt å lyse oppdraget ut på anbud iht. reglene i lov om offentlige anskaffelser<sup>51</sup>. Dernest må havnemyndigheten beregne nytteverdien av tiltaket. Momenter knyttet til mottaksplikten må trekkes inn, jfr. drøftelsen på side 15. De relevante økonomiske virkningene det er tale om i vårt typetilfelle, vil være at kaieieren ikke lenger vil gå glipp av havnevederlaget, og at utgiftene til ettersyn opphører. Et relevant spørsmål som reiser seg i denne sammenhengen er hvilket skjæringstidspunkt havnemyndigheten kan legge til grunn for beregningen: Må beregningen begrenses til det tapet som faktisk er oppstått, eller kan fremtidig tap også tas i betraktning?

I utgangspunktet vil det i ethvert tilfelle kunne hevdes at dersom et henlagt fartøy ikke fjernes, vil kaieierens tap før eller siden bli så stort at vilkårene for pålegg uansett vil være oppfylt. Dette argumentet vil imidlertid neppe kunne legitimere et umiddelbart pålegg om fjerning i ethvert tilfelle der et fartøy er henlagt. Dette gjelder særlig tilfellene hvor de påløpte havnevederlagene foreløpig bare utgjør en brøkdel av de antatte fjerningsutgiftene, og det ikke er grunn til å tro at planleggingen og gjennomføringen av fjerningen vil ta nevneverdig lang tid. I slike tilfeller vil det naturlige utgangspunktet være det påførte tap. Det har tidligere blitt vist til at lovteksten ikke er klar nok til å hjemle pålegg om betaling. Et pålegg om fjerning må betraktes som et sterkt inngrep i den private rettssfære, og må dermed være solid forankret i lovteksten. Dette taler for at uttrykket ”rimelig forhold” ikke bør tolkes for vidt, og at det bør tas utgangspunkt i tapet som faktisk har oppstått.

---

<sup>50</sup> Østgård, på side 167

<sup>51</sup> Lov 16 juli 1999 nr. 69

På den annen side synes begrensningen i § 35 tredje ledd å kunne innebære at havnemyndigheten må vente med å utferdige pålegget til havnevederlagene har vokst seg så store at de står i et rimelig forhold til fjerningsutgiftene. Frem til dette tidspunktet vil kaieieren være henvist til alminnelige regler om tvangsfullbyrdelse og erstatning for å få dekning for sitt krav. Det vises her til Paulsens og Reenskaugs artikkel<sup>52</sup> som nevnt i innledningen. I tillegg vil selvsagt havnevederlagene fortsette å løpe også etter at pålegget blir utferdiget, og vil først opphøre den dagen fartøyet faktisk er fjernet. Som tidligere nevnt kan fjerning av fartøy være en komplisert og tidkrevende prosess. Sjansen er dermed stor for at havnevederlagene har oversteget utgiftene til fjerningen innen saken er løst. Bevisst utnyttelse av mottaksplikten på norske havners bekostning kan vanskelig betraktes som beskyttelsesverdig adferd. Dette taler for at uttrykket ”rimelig forhold” ikke bør tolkes for strengt, og at det fremtidige tap også kan tas i betraktning.

Samlet sett synes det vanskelig å fastslå en generell, entydig forståelse av hva som ligger i uttrykket ”rimelig forhold”. Havnemyndigheten vil da være henvist til en konkret, individuell bedømmelse av hva som er rimelig i hvert tilfelle. Flere vurderingsmomenter vil være relevante. For det første vil forholdstallet mellom påløpte havnevederlag og fjerningsutgifter kunne danne et utgangspunkt. For det annet vil det forventede tap av havnevederlag frem til fjerningen være et sentralt moment. For det tredje kan det legges vekt på om man har oppnådd kontakt med den ansvarlige. Dersom den ansvarlige er tilgjengelig, vil det være naturlig å vurdere hvilken evne og vilje vedkommende har vist til å gjøre opp for seg eller fjerne fartøyet av eget tiltak. Endelig vil tidsmomentet kunne være av avgjørende betydning, både som selvstendig moment og som vurderingsfaktor i forhold til de andre momentene: Der hvor fartøyet har ligget ved kaia i relativt kort tid, vil rimelighets- og forholdsmessighetskravet i utgangspunktet måtte tolkes strengt. Dersom lang tid har gått, vil derimot en lempeligere forståelse av vilkåret kunne legges til grunn. I sistnevnte tilfelle vil for eksempel høye, men nødvendige utgifter til fjerning kunne tenkes godtatt selv om de påløpte havnevederlagene er mer beskjedne.

#### **3.2.2.4 Den ansvarliges frist for å reagere**

Pålegget skal inneholde ”en nærmere angitt tidsfrist”. Ordlyden tilsier at fristen skal være konkret angitt, typisk med en dato eller tilsvarende tidsangivelse, for eksempel ”innen tre uker”. Uttrykk som ”innen rimelig tid” kan dermed neppe godtas i et vedtak. Ordlyden legger i utgangspunktet ikke føringer på fristens lengde. I forarbeidene<sup>53</sup> uttales det om § 35 annet punktums ordlyd ”rimelige utgifter” at ”[h]va som er «rimelig» [blant annet må] vurderes i forhold til hvorvidt den ansvarlige selv er gitt tilstrekkelig anledning til å gjennomføre tiltak (...)”. Dette indikerer at fristen ikke må settes så kort at den ansvarlige ikke rekker å foreta en forsvarlig vurdering av alternative løsninger før vedkommende må fjerne fartøyet.

*Østgård*<sup>54</sup> uttaler at fristen

---

<sup>52</sup> Trond S. Paulsen og Ingrid Finne Reenskaug: ”Arrest, utlegg og begjæring om tvangssalg av utenlandsk fartøy”, publisert i Tidsskrift for Forretningsjus (TFF 2015-1), tilgjengelig på Gyldendal Rettsdata.

<sup>53</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 172

<sup>54</sup> *Østgård*, på side 165

*”rimeligvis [må] avpasses etter hvor akutt situasjonen er og hvor omfattende det pålagte tiltak er. Tiltaket vil gjerne være slik at det tar noe tid å gjennomføre det, både på grunn av kostnadene, på grunn av begrenset tilgang til utstyr og på grunn av sesongmessige forhold.”*

Etter dette må det vurderes konkret hvor lang fristen skal være. Momenter av betydning vil blant annet være hvor lang tid fartøyet har ligget uvirksomt, i hvilken grad man har oppnådd kontakt med den ansvarlige, om man har vært i dialog med den ansvarlige tidligere og selvsagt hvor omfattende og tidkrevende det pålagte tiltak antas å være.

### **3.2.3 Gjennomføring av pålagte tiltak – hfl. § 35 annet punktum og § 36**

I tråd med den foregående argumentasjonen legges det til grunn at havnemyndigheten ikke kan pålegge den ansvarlige å betale havnevederlag etter dagens lovverk. I konteksten henlagte fartøy forutsettes det derfor at pålegget som har blitt utferdiget gjelder fjerning av fartøyet. Dersom den ansvarlige etterkommer pålegget, vil kaieieren igjen få muligheten til å leie ut kaiplassen til betalende fartøy. Problemet vil da være delvis løst. De påløpte havnevederlagene vil imidlertid fortsatt bestå som et krav på kaieierens hånd. Rettsspørsmålene rundt erstatning av disse tapene vil bli behandlet senere. I det følgende legges det derfor til grunn at den ansvarlige ennå ikke har fjernet fartøyet i henhold til havnemyndighetens pålegg.

#### **3.2.3.1 Tiltakshaveren er en annen enn havnemyndigheten**

Hfl. § 35 annet punktum lyder slik:

*”Hvis pålegget etter første punktum ikke etterkommes innen fristen, kan den ansvarlige i stedet pålegges å dekke rimelige utgifter som noen har hatt til opprydding eller fjerning.”*

Ved første øyekast fremstår bestemmelsen som en objektiv erstatningsregel. Ved nærmere ettersyn tilsier imidlertid en naturlig, språklig forståelse at ordlyden faktisk hjemler inngrep fra ”noen”, i form av opprydding eller fjerning. Formålsbetraktninger støtter tolkningen – det kan neppe ha vært lovgivers mening å åpne for erstatning av utgifter til illegitime inngrep. Verken ordlyden eller forarbeidene begrenser kretsen av rettighetssubjekter, og Østgård<sup>55</sup> åpner for at ”noen” kan være *”et annet offentlig organ enn «myndigheten etter loven», eller et privat rettssubjekt.”* Både offentlige og private kaieiere gis altså i utgangspunktet rett til å iverksette tiltak der vilkårene er oppfylt.

Forarbeidene<sup>56</sup> forutsetter at den ansvarlige forholder seg passiv, men gir ikke anvisning på om det kreves passivitet gjennom hele tidsforløpet, eller om det er tilstrekkelig at passiviteten inntrer etter fristens utløp. Uttalelsen fra forarbeidene må imidlertid leses i sammenheng med ordlyden, som kun stiller som vilkår at pålegget ikke etterkommes innen fristen. Det legges dermed til grunn at loven ikke krever passivitet i forkant av fristens utløp.

Det er vanskelig å finne andre holdepunkter i kildematerialet som skulle tilsi at ordlyden bør tolkes innskrenkende. Kaieieren synes etter dette å ha adgang til å iverksette fjerning av det henlagte fartøyet så fremt den ansvarlige ikke fjerner fartøyet innen fristen. Et slikt tiltak vil imidlertid være underlagt sterke begrensninger i medhold av legalitetsprinsippet. Reglene om forholdsmessige tiltak etter § 35 tredje ledd vil også sette skranker for kaieierens beslutning.

<sup>55</sup> Østgård, på side 165-166

<sup>56</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 172

Det er derfor nærliggende å formode at lovgiveren primært har tenkt på vrakfjerning som anvendelsesområde for denne bestemmelsen. Eieren av et vrak har i de fleste tilfeller oppgitt å utøve rådighet over vraket, og kan da miste eiendomsretten ved dereliksjon<sup>57</sup>. Et tiltak om å rydde opp eller fjerne slike gjenstander vil dermed ikke gripe inn i andres rettssfære, og vraket vil for eksempel kunne senkes på dypt vann eller hugges opp. Et henlagt fartøy vil på samme måte kunne selges eller hugges dersom den ansvarlige har mistet eiendomsretten til fartøyet ved dereliksjon. Kaieieren vil da ha overtatt eiendomsretten til fartøyet gjennom sin besittelse av fartøyet. Å fastslå dereliksjon i forhold til et henlagt fartøy som ikke kan betraktes som noe vrak, men som fremstår som mer eller mindre i orden, vil imidlertid forutsette omfattende undersøkelser om eierforholdene. Dersom det finnes en ansvarlig for fartøyet, vil legalitetsprinsippet og reglene om forholdsmessighet forde at mindre inngripende tiltak blir vurdert i første omgang. Slike tiltak kan være å flytte fartøyet til dets hjemmehavn, eller til et annet sted det ikke er til ulempe for havnedriften.

### 3.2.3.2 *Tiltakshaveren er havnemyndigheten*

*Havnemyndighetens* adgang til å iverksette fjerning av henlagte fartøy reguleres av hfl. § 36 første ledd første punktum. § 36 annet punktum hjemler direkte gjennomføring uten hensyn til om pålegg er gitt. Sistnevnte bestemmelse fordrer imidlertid at tiltak ”er påkrevd av hensyn til sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet”, i tråd med de lovfestede begrensningene i mottaksplikten. I denne konteksten er dermed bestemmelsen lite relevant som rettsgrunnlag. § 36 første punktum hjemler inngrepskompetansen betydelig klarere enn § 35 annet punktum:

*”Blir et pålegg etter § 34 eller § 35 ikke etterkommet av den ansvarlige, kan myndigheten etter loven sørge for å iverksette tiltakene.”*

En naturlig, språklig forståelse av uttrykket ”kan” tilsier at havnemyndigheten ikke har noen *plikt* til å iverksette tiltak.<sup>58</sup> Ordlyden gir ellers ingen holdepunkter for begrensninger i havnemyndighetens skjønnsutøvelse. Forarbeidene gir heller ingen anvisning på havnemyndighetens handlingsrom i denne konteksten. Dersom vilkårene er oppfylt vil dermed havnemyndighetens avgjørelse i utgangspunktet kunne treffes – eller ikke treffes – etter fritt skjønn innenfor rammene av formålsbestemmelsen i § 1. Kompetansen begrenses imidlertid av de alminnelige, forvaltningsrettslige prinsippene om myndighetsmisbruk. *Runde*<sup>59</sup> argumenterer for at det i tillegg må ”*trekkes en nedre grense for myndighetenes passivitet*” – spesielt i tilfeller som ligger i kjernen av vrakfjerningsreglenes anvendelsesområde. Som eksempler nevner Runde fare for ferdsele eller miljøet. I vårt typetilfelle vil det primært være økonomiske hensyn som spiller inn, som ikke er like eksplisitt ivare tatt gjennom reglene i havne- og farvannsloven. Dermed blir det vanskeligere å hevde at havnemyndigheten har plikt til å gripe inn.

<sup>57</sup> Jfr. bl. a. RT-1924-170 og RT-1970-346, jfr. Thor Falkanger og Aage Thor Falkanger: ”*Tingsrett*”, 6. utgave, Universitetsforlaget, Oslo, 2007, på side 58-59

<sup>58</sup> Jfr. f. eks. Torstein Eckhoff og Eivind Smith: ”*Forvaltningsrett*”, 6 utgave, Tano Aschehoug, Oslo 1997, på side 273 flg.

<sup>59</sup> *Runde*, på side 36-37

Vilkåret i bestemmelsen er at pålegget ikke blir etterkommet. Ordlydens naturlige utgangspunkt er at fristen løper ut uten at den ansvarlige har foretatt seg noe. I forarbeidene<sup>60</sup> uttales det at

*”[d]ersom en lovlig fastsatt frist oversittes, må pålegget anses som ikke etterkommet. Det samme gjelder når fastsatte delfrister eller andre spesifiserte krav i pålegget neglisjeres, med mindre disse er av mindre vesentlig betydning.”*

Uttalelsene fra forarbeidene støtter altså den naturlige, språklige forståelsen av ordlyden. Dersom ordlyden i § 36 sammenlignes med § 35 annet punktum, vil man imidlertid se at det ikke lenger er noe uttalt krav at fristen er utløpt. Østgård<sup>61</sup> synes å legge et tilsvarende standpunkt til grunn, og foretar en utvidende tolkning av ordlyden:

*”pliktsubjektet («den ansvarlige») kan også gjøre et lojalt forsøk på å etterkomme pålegget, men han iverksetter kanskje handlinger som – etter en realistisk vurdering – ikke er egnet til å lede til de tiltak pålegget beskriver. Et slikt tilfelle regnes som en manglende etterlevelse av pålegget, og gir grunnlag for direkte gjennomføring.”*

Både ordlyden, forarbeidene og litteraturen taler altså for en utvidende tolkning av ordlyden. Etter dette kan det hevdes at havnemyndigheten i visse tilfeller vil ha adgang til å iverksette de pålagte tiltakene uten at fristen i pålegget er løpt ut. Nyansene i ordlydene i §§ 35 og 36 trekker i retning av å støtte denne tolkningen. At fristen har løpt ut kan i alle fall ikke betraktes som noe absolutt krav. Reelle hensyn tilsier imidlertid at denne adgangen i utgangspunktet bør være forbeholdt tilfellene hvor tiltak er påkrevet av hensyn til sikkerheten eller fremkommeligheten i havnen. En adgang til omgående iverksettelse av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet gjelder også selv om pålegg ikke er gitt, og følger av § 36 første ledd annet punktum. Dersom man leser bestemmelsene i sammenheng, og vurderer dem opp mot lovens formål, er det vanskelig å finne gode argumenter for at havnemyndigheten utelukkende skal kunne basere seg på antasert mislighold av havnevederlag for å få fjernet fartøyet før fristen har løpt ut. Hensynet til den ansvarlige tilsier at vedkommende må kunne basere seg på fristen som havnemyndigheten har satt, så lenge det ikke haster med å få gjennomført fjerningen.

Det neste spørsmålet, om den ansvarliges tiltak er egnet eller ikke, vil ikke være betinget av så mange variabler i denne konteksten. Enten er det henlagte fartøyet fjernet fra havnen, eller det ligger der fremdeles.

Innholdet i de aktuelle tiltakene vil i utgangspunktet følge av pålegget som ikke har blitt etterkommet. Tiltakene i pålegget må stå i et rimelig forhold til skadene eller ulempene som skal unngås, jfr. § 35 tredje ledd. Det er imidlertid ikke dermed sagt at tiltakene ved den direkte gjennomføringen må være identiske med det som har blitt pålagt. Østgård viser til at det ikke er meningen at det offentlige skal bli sittende med en ting etter direkte gjennomføring. Tiltakene vil da kunne gå lenger enn pålegget tilsier, og tingen kan bli solgt eller destruert.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 173

<sup>61</sup> Østgård, på side 169

<sup>62</sup> jfr. Østgård, på side 170

### 3.2.3.3 *Kan en kaieier selge et henlagt fartøy?*

Spørsmålet som skal behandles i dette avsnittet er om en kaieier kan få adgang til å selge et henlagt fartøy. De ønskede virkningene vil være både fjerning av fartøyet og dekning for forfalte havnevederlag. Det legges til grunn at havne- og farvannsloven ikke hjemler tvangssalg av fartøy, og de alminnelige reglene om tvangsfullbyrdelse, som er behandlet i Paulsen og Reenskaugs artikkel<sup>63</sup>, vil ikke bli behandlet her. Drøftelsen vil derfor undersøke om henlagte fartøy kan selges i medhold av de ulovfestede reglene om nødhjelpssalg. Østgård<sup>64</sup> problematiserer temaet henlagte fartøy i forlengelsen av sin argumentasjon som det vises til i forrige avsnitt (se punkt 3.2.3.2). Han viser her til professor Sjur Brækhus' artikkel om tilbakeholdsretten<sup>65</sup>. Reglene om nødhjelpssalg tar utgangspunkt i situasjoner der rettighetshaveren har besittelsen av en gjenstand som tilhører en annen, og holder tilbake gjenstanden som sikkerhet for sitt krav. Brækhus<sup>66</sup> omtaler tilbakeholdsretten som en generell, sedvanerettslig rettighet som kommer til uttrykk gjennom forskjellige lovbestemte regler:

*”Besidderen av en løsøre gjenstand har i prinsippet tilbakeholdsrett i gjenstanden til sikkerhet for sine fordringer på eieren eller tredjemann, dersom det er en naturlig sammenheng (konneksitet) mellom fordringen og etableringen av besiddelsen.”*

Et praktisk eksempel er et skipsverft som har et fartøy inne til reparasjon, jfr Brækhus, s. 184. Sjøloven § 54 hjemler da en tilbakeholdsrett i fartøyet til sikring av reparasjonskravet. Brækhus' eksempel er relevant også i sammenhenger der fartøy ligger henlagt – kaieierens fordring oppstår da nettopp fordi fartøyet ligger til kai. Kravet til konneksitet skulle da være tiltrekkelig ivarettatt.

Etter dette forutsettes det at en kaieier kan få tilbakeholdsrett i et henlagt fartøy. Spørsmålet blir da hvorvidt kaieieren har adgang til å selge fartøyet, med formål å dekke sitt lidte tap og unngå fremtidige tap. Brækhus<sup>67</sup> fremholder at retinenten må innrømmes en viss salgsrett i ekstraordinære situasjoner, selv om direkte lovhjemmel mangler. Brækhus viser i denne forbindelse til RT-1896-321 og RT-1907-359, som gjaldt salg av henholdsvis rensdyr og bøker. I den sistnevnte avgjørelsen argumenterte 4. voterende, som fikk tilslutning av tre andre dommere, med at bøkene ville tape seg mer og mer i verdi, og at retinenten ikke kunne forventes å lagre bøkene gratis for all fremtid.

Selv om rensdyr og bøker i utgangspunktet har lav praktisk overføringsverdi til henlagte fartøy, er det gode grunner for å la argumentene få analogisk anvendelse: Et henlagt fartøy vil forringes av vind og vær og tape seg i verdi for hver dag som går. Direkte inngrep overfor

---

<sup>63</sup> Trond S. Paulsen og Ingrid Finne Reenskaug: *”Arrest, utlegg og begjæring om tvangssalg av utenlandsk fartøy”*, publisert i Tidsskrift for Forretningsjus (TFF 2015-1), tilgjengelig på Gyldendal Rettsdata.

<sup>64</sup> Østgård, på side 170

<sup>65</sup> Brækhus' artikkel *”Tilbakeholdsretten”* som inneholder læren om nødhjelpssalg ble publisert i *”Jussens Venner”* 1979, på side 181-231 (JV-1979-181). Publikasjonen er også tilgjengelig på Lovdata.no: [https://lovdata.no/pro/#document/JUS/brakhus-s-1979-01/KAPITTEL\\_6-5](https://lovdata.no/pro/#document/JUS/brakhus-s-1979-01/KAPITTEL_6-5). Sidetallene det vises til i denne teksten er henvisninger til sidetallene i artikkelen på Lovdata.no. Det er særlig Brækhus' betraktninger i kapittel 6-5 om retinentens salgsrett som kan danne primært rettsgrunnlag for nødhjelpssalg. Artikkelen vil bare bli henvist til som *”Brækhus”* videre i fotnotene.

<sup>66</sup> Brækhus, på side 185

<sup>67</sup> Brækhus, på side 227-228

henlagte fartøy forutsetter at havnemyndigheten har utferdiget pålegg først. Dersom havnemyndigheten ikke har mulighet til å utferdige pålegg fordi den ansvarlige ikke er kjent, vil nødhjelpssalg eller dereliksjon fremstå som den farbare veien. Det er også vanskelig å se gode argumenter for at kaieieren skal la fartøy ligge vederlagsfritt ved kai. Situasjonene som involverer henlagte fartøy kan imidlertid variere sterkt med hensyn til havneforholdene, de økonomiske størrelsene, betalingsvilje og -evne, forløpt tid og andre forhold. Hvert enkelt tilfelle vil dermed måtte underlegges en konkret vurdering. Jeg vil derfor begrense meg til å konkludere med at kaieiere i utgangspunktet har adgang til nødhjelpssalg av henlagte fartøy.

#### 3.2.3.4 *Hvor langt kan havnemyndigheten gå i sin fysiske maktanvendelse?*

Dersom havnemyndigheten vedtar å fjerne fartøyet, blir et av hovedspørsmålene hvilken fremgangsmåte havnemyndigheten kan benytte seg av i selve utførelsen av tiltaket. Et sentralt tema vil være den faktiske råderetten over fartøyet. Et vedtak om fjerning av et fartøy fra norsk havn vil i utgangspunktet være et tiltak som griper dypt inn i den ansvarliges private rettssfære. Legalitetsprinsippet fordrer da et klart hjemmelsgrunnlag.

Et slikt hjemmelsgrunnlag finnes i hfl. § 36 annet ledd:

*”Ved iverksetting av tiltak etter første ledd kan myndigheten etter loven gjøre bruk av den ansvarliges eiendom selv om dette kan føre til skade og ulempe. Om nødvendig kan myndigheten be om bistand av politiet.*

I denne konteksten forutsetter bestemmelsen at havnemyndigheten har vedtatt å iverksette fjerning av fartøyet etter § 34 eller § 35. En naturlig, språklig forståelse av ordlyden tilsier at havnemyndigheten i utgangspunktet har rett til å gå om bord i fartøyet og manøvrere det ut fra havnen for egen maskin eller med slepebåt etc. I forarbeidene<sup>68</sup> presiseres det at det ikke bare er havnemyndighetens egne representanter som kan ta fartøyet i bruk:

*”At myndighetene kan «sørge for» og sette i verk tiltak innebærer at de konkrete oppgavene kan settes ut til tredjemenn.”*

Østgård<sup>69</sup> argumenterer i samme retning: også ”den eller de som er engasjert av organet for å iverksette [den direkte gjennomføringen]” har rett til å bruke den ansvarliges eiendom. For eksempel kan skipsmannskap være engasjert for å føre fartøyet til sin hjemnehavn for egen maskin, eller et slepebåtfirma kan være engasjert for å taue fartøyet til opplagsstedet. I begge tilfeller vil det være nødvendig å gå om bord i fartøyet, uansett om det skal manøvreres for egen maskin eller festes med trosser til en slepebåt.

Østgård<sup>70</sup> diskuterer problematikken rundt å overta kommandoen om bord, og mener at § 36 sammenholdt med § 34 ikke er klar nok for å legitimere inngrepet. Østgård ser da imidlertid ut til å forutsette at fartøyets mannskap fortsatt er til stede: ”(Jeg ser da bort fra tilfeller der fartøyet er forlatt.)”<sup>71</sup>. Som tidligere nevnt vil et fartøy vanskelig kunne betraktes som henlagt så lenge manskapet er om bord. Dersom det derimot ikke finnes noen på fartøyet å

<sup>68</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 173

<sup>69</sup> Østgård, på side 171

<sup>70</sup> Østgård, på side 171

<sup>71</sup> Østgård, på side 171

overta kommandoen fra, vil det være unaturlig å tale om å *overta* kommandoen. Det kan hevdes at mannskapet, da de forlot fartøyet, frivillig oppga kommandoen over fartøyet. Dersom dette legges til grunn vil havnemyndigheten kunne ta kommandoen over fartøyet så lenge lovens øvrige vilkår er oppfylt.

Etter tredje ledd kan departementet gi forskrift om gjennomføring av tiltak etter første ledd. Ifølge *Østgård*<sup>72</sup> er slik forskrift foreløpig ikke gitt.

Så langt blir konklusjonen at en tiltakshaver som ønsker et fartøy fjernet må vurdere nøye, i lys av legalitetsprinsippet, om vilkårene i lovteksten dekker de faktiske virkningene av det aktuelle tiltaket. Havnemyndigheten kan støtte seg på den klare hjemmelen i hfl. § 36, mens andre tiltakshavere vil ha langt snevrere adgang til direkte gjennomføring. Dette gjelder særlig i de tilfellene det ikke foreligger klare holdepunkter for at fartøyet er eierløst. Dersom den private tiltakshaveren ikke klarer å sannsynliggjøre at fartøyet er oppgitt av tidligere eier, vil det være naturlig at tiltakshaveren henvender seg til havnemyndigheten for å få pålagt og gjennomført fjerningen. Havnemyndigheten har likevel ingen *plikt* til å treffe tiltak, selv om dens eventuelle passivitet skulle harmonere dårlig med lovens formål.<sup>73</sup> I tillegg til adgangen til direkte gjennomføring gir hfl. § 58 havnemyndigheten adgang til å utferdige forelegg mot den ansvarlige.

### 3.3 Erstatning av utgifter til fjerning av henlagte fartøy

Som vi har sett vil legalitetsprinsippet være den viktigste rettslige skranken som begrenser tiltakshaveres handlingsrom. Et tiltak vil imidlertid også måtte vurderes i lys av praktiske og forretningsmessige synspunkter – den enkelte tiltakshaverens evne og vilje til å gjennomføre tiltaket vil nødvendigvis påvirkes sterkt av kostnadene. Utsiktene til erstatning for disse utgiftene vil være av sentral interesse for tiltakshaveren. Havne- og farvannslovens erstatningsregler vil derfor søkes klarlagt i det følgende, med fokus på tiltakshaverens behov for forutberegnelighet.

Det rent forretningsmessige utgangspunktet for de fleste kaieiere vil typisk være å kvi seg for å iverksette tiltak før man er rimelig sikker på å få dekket sine utgifter. Fra tiltakshaverens ståsted vil det da være ønskelig at reglene er så klare og forutsigbare som mulig. Den ansvarlige, som tiltaket retter seg mot, vil ha en tilsvarende nytte av å kunne forutberegne den økonomiske risikoen ved å la et fartøy ligge i havn. Erstatningsreglene vil da kunne fungere som et ”ris bak speilet” som bidrar til å fremme lovens formål om effektiv havnedrift.

I det følgende legges det til grunn at det henlagte fartøyet har blitt fjernet. Utgiftene til fjerningen kan kreves erstattet gjennom reglene i havne- og farvannsloven. Erstatningsspørsmålet reguleres av to forskjellige bestemmelser – hvilken av dem som kommer til anvendelse avhenger av hvem som har iverksatt fjerningen. Dersom noen andre enn havnemyndigheten har iverksatt fjerningen, reguleres erstatningsspørsmålet av § 35 første ledd annet punktum. Dersom det er havnemyndigheten som har iverksatt fjerningen, reguleres erstatningsspørsmålet av hfl. § 36 fjerde ledd. Den følgende drøftelsen vil først ta for seg

---

<sup>72</sup> *Østgård*, på side 173

<sup>73</sup> Det understrekes at kandidaten ikke har funnet indikasjoner på at problemet med henlagte fartøy skyldes manglende vilje hos havnemyndigheten. Denne problemstillingen vil derfor ikke bli behandlet nærmere.



tilfellet der en annen tiltakshaver enn havnemyndigheten har fjernet det henlagte fartøyet (punkt 3.3.1). Deretter vil havnemyndighetens erstatningsmuligheter bli drøftet (punkt 3.3.2).

### 3.3.1 Tiltakshaveren er en annen enn havnemyndigheten

§ 35 annet punktum gir som nevnt havnemyndigheten rett til å pålegge den ansvarlige å erstatte rimelige utgifter til fjerning av fartøyet. Vilkårene er at fristen i det opprinnelige pålegget etter første punktum har løpt ut, og at ”noen” har hatt utgifter til å fjerne fartøyet. Hvem denne ”noen” kan være, er drøftet tidligere<sup>74</sup>. Både offentlig og privat kaieier kan altså få erstatning etter bestemmelsen, men kan ikke *kreve* sine utgifter erstattet. Dette fremgår av uttrykket ”kan (...) pålegges”.<sup>75</sup> På samme måte som ved pålegg om tiltak kan altså havnemyndigheten i utgangspunktet anvende fritt skjønn i spørsmålet om pålegg om erstatning skal utferdiges eller ikke.

Etter ordlyden fungerer bestemmelsen både som objektiv ansvarsregel og utmålingsregel. Det er bare utgifter til fjerning eller opprydning som kan kreves erstattet – tiltakshaveren kan eksempelvis ikke regne med å få erstattet tapt arbeidsfortjeneste på bakgrunn av tidkrevende anbudskonkurranser. Erstatningens omfang begrenses til ”rimelige utgifter”. I likhet med § 35 tredje ledd gir ordlyden anvisning på en forholdsmessighetsvurdering mellom fordelene og ulempene ved fjerningen. Fra forarbeidene<sup>76</sup> uttales det at ”[h]va som er «rimelig» [blant annet må] vurderes i forhold til hvorvidt den ansvarlige selv er gitt tilstrekkelig anledning til å gjennomføre tiltak og hva som er forsvarlig kostnadsbruk ved de konkrete tiltak.” Østgård<sup>77</sup> hevder at rammen for utgiftene antagelig må begrenses av § 35 tredje ledd, ”slik at ikke ethvert pådratt beløp kan kreves dekket.”

Det legges etter dette til grunn at uttrykket ”rimelige utgifter” i § 35 første ledd annet punktum ikke er tiltenkt å ha selvstendig betydning i forhold til begrensningen ”rimelig forhold” i § 35 tredje ledd. Skadene og ulempene som unngås som følge av tiltaket, vil denne sammenhengen først og fremst være tapet som skriver seg fra ubetalte havnevederlag. Det vil også være ønskelig å frigjøre kaiplassen for betalende fartøy. Fjerningsutgiftene vil måtte dokumenteres av den eller de som har vært involvert i fjerningen. Det legges til grunn at avveiningen i vårt typetilfelle vil foretas med økonomiske størrelser på begge sider av vektskålen, som i de fleste tilfeller vil være forholdsvis ukompliserte å beregne.

Dersom tiltakshaveren tar beslutningen og fjerner fartøyet, blir spørsmålet i praksis om kostnadene ved fjerningen står i et rimelig forhold til de tapte havnevederlagene. Et konkret eksempel kan være at den ansvarlige har pådratt seg NOK 100.000 i ubetalte havnevederlag. Dersom fjerningen har kostet like mye eller mindre enn dette, vil det ikke være vanskelig å hevde at tiltaket står i rimelig forhold til ulempene. Forarbeidene gir imidlertid anvisning på et ønske om å begrense erstatningsplikten til ”forsvarlig kostnadsbruk”. Uttalelsen samsvarer med tapsbegrensningsplikten i erstatningsretten og grensene for omsorgsplikten i kontraktsretten. Uttrykket kan tenkes å fange opp tilfeller der fjerningen faktisk har kostet

---

<sup>74</sup> se avhandlingens side 18

<sup>75</sup> Se avhandlingens side 19, der det vises til Torstein Eckhoff og Eivind Smith: ”Forvaltningsrett”, 6 utgave, Tano Aschehoug, Oslo 1997, på side 273 flg.

<sup>76</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 172

<sup>77</sup> Østgård, på side 166

mindre enn de tapte havnevederlagene, men at tiltaket likevel kunne vært gjennomført vesentlig billigere. I et slikt tilfelle vil det være naturlig å hevde at kravet til ”rimelig forhold” er oppfylt, men at kostnadsbruken likevel ikke er forsvarlig. Dermed kan det argumenteres for at uttrykket ”forsvarlig kostnadsbruk” må innfortolkes i uttrykket ”rimelig forhold”, i tråd med forarbeidenes uttalelser.

Spørsmålet blir mer komplisert der utgiftene ved fjerningen overstiger kravet på havnevederlagene: – Hvor stort avvik kan innrømmes før utgiftene ikke lenger står i rimelig forhold til det økonomiske tapet?

Verken loven eller forarbeidene gir noen anvisning på hvor grensen går for et ”rimelig forhold”. Rimelighetsbetraktninger tilsier at vurderingen i utgangspunktet bør være grundigere desto større beløp det er tale om. Er det for eksempel snakk om ubetalte havnevederlag på NOK 8.000, og fartøyet har blitt flyttet til en egnet plass i nærheten til en pris av NOK 10.000, vil det være forholdsvis lett å argumentere for at utgiftene til fjerning står i et rimelig forhold til det økonomiske tapet. At det er tale om forsvarlig kostnadsbruk må også kunne hevdes i dette eksempelet, med mindre flyttingen kunne vært gjennomført for en vesentlig rimeligere pris.

Beløp i denne beskjedne størrelsesorden må imidlertid antas å høre til sjeldenhetene. Det kan gå flere år før fjerning av fartøy faktisk blir gjennomført<sup>78</sup> og den ubetalte kaileien vil da komme opp i helt andre beløp enn antydning over. Problemet med at ting tar tid er som nevnt en av årsakene til at denne avhandlingen skrives. Etter forvaltningsloven § 17 har forvaltningsorganet plikt til å undersøke saken så godt som mulig før vedtak treffes. I dette ligger det krav til en forholdsmessighetsvurdering som tilsier at jo mer tyngende vedtaket vil være for parten det retter seg mot, desto mer grundig vil forvaltningsorganet måtte utrede saken. Imens vil havnevederlagene fortsette å påløpe, og kaieierens tap vil bli større for hver dag. For å gi en antydning av de økonomiske størrelsene det kan bli tale om, kan man tenke seg et konkret eksempel: Et 50 meter langt fiskefartøy er et relativt vanlig syn i norske havner, og betraktes derfor som representativt. Etter to års liggetid i for eksempel Harstad havn kan kaileien alene overstige NOK 300.000<sup>79</sup>. I tilfeller i denne størrelsesorden vil havnemyndigheten, i tråd med utredningsplikten i fvl. § 17, ha en sterk oppfordring til å foreta en grundig vurdering av forholdsmessigheten. Tiltakshaveren må da påregne en behandlingstid av en viss varighet. Videre vil de relative marginene i beregningen i utgangspunktet være mindre enn der det er tale om små økonomiske størrelser. Det skal med andre ord mindre til før et tiltak kan betraktes som uforholdsmessig desto mer penger det er tale om. Disse momentene vil være viktige for kaieieren å ha klart for seg før vedkommende setter i gang med fjerningstiltak.

---

<sup>78</sup> Et eksempel er den russiske tråleren ”Parsek”, som lå seks år i Kirkenes havn før den ble slept til hugging i Murmansk.

Kilde: NRK Troms, publisert på <https://www.nrk.no/troms/spokelseskip-forlot-norsk-havn-1.7674052>, utskriftsdato 06 juni 2016.

Et annet eksempel er tråleren ”Berklij”, som lå forlatt ved kai i Kirkenes i tre år.

Kilde: NRK Troms, publisert på <https://www.nrk.no/troms/her-forsvinner-det-1.6198820>, utskriftsdato 06 juni 2016.

I Ålesund havn lå det Færøyene-registrerte skipet ”Kasablanka” i minst to og et halvt år. Kilde: NRK Møre og Romsdal, publisert på <https://www.nrk.no/mr/forlatt-skip-i-alesund-1.6901669>, utskriftsdato 06 juni 2016.

<sup>79</sup> Eksempelet tar utgangspunkt i et fartøy på 850 bruttotonn, som vil være en typisk vektstørrelse for fiskefartøy på rundt 50 meter.

Døgnprisen for kaileie er hentet fra

<http://harstadhavn.no/wp-content/uploads/2016/03/Regulativ-Harstad-Havn-KF-2016.pdf>, utskriftsdato 16. mars 2016, på dokumentets side 20.

### 3.3.2 Tiltakshaveren er havnemyndigheten

Hfl. § 36 fjerde ledd regulerer som nevnt den ansvarliges erstatningsansvar for *havnemyndighetens* utlegg i forbindelse med fjerning av det henlagte fartøyet:

*”Myndigheten etter loven kan kreve at den ansvarlige dekker utgifter, skade og tap som oppstår ved tiltak som gjennomføres etter første ledd.”*

Den klare ordlyden tilsier at havnemyndigheten har en vid adgang til å kreve sine utlegg erstattet. En av de mest iøynefallende nyansene i forhold til § 35 annet punktum er uttrykket ”utgifter, skade og tap”. Som man ser er det ikke lenger noen begrensning til *rimelige* utgifter. Uttrykksvalget trekker i retning av at lovgiveren ikke har ønsket å begrense erstatningsplikten overfor det offentlige – her er det i utgangspunktet tale om full erstatning. Forarbeidene<sup>80</sup> gir ellers ikke holdepunkter for noen annen tolkning enn den som fremgår av ordlyden.

Det kan i utgangspunktet fremstå som urettferdig at en privat kaieier som krever erstatning er underlagt sterkere lovfestede begrensninger enn det offentlige. Det offentlige er imidlertid underlagt forvaltningsrettslige saksbehandlingsregler som må antas å stille de samme krav til rimelighet og forholdsmessighet som en privat kaieier vil måtte forholde seg til.

## 4. Vurdering

Denne avhandlingen søker ikke å stille spørsmål ved mottakspliktens hensiktsmessighet. Det vurderes imidlertid som uheldig at useriøse aktører utnytter mottaksplikten for å slippe å betale havnevederlag. For å avhjelpe dette problemet kunne kontraktsrettslige regler om antesipert mislighold bli vurdert inntatt i havne- og farvannsloven, mens mottaksplikten fortsatt sto ubeskåret. Tiltakshaveren kunne dermed iverksatt planleggingen og vurderingen av tiltak på et tidligere tidspunkt. Lovgiverens ønske om å tilrettelegge for ferdsel i norske havner ville dermed være ivaretatt, mens mulighetene til å få fartøyene raskt ut av havn etter endt oppdrag ville være styrket. Omfanget av denne avhandlingen tilsier imidlertid at spørsmålet eventuelt må behandles nærmere i en annen sammenheng.

Hensynet til effektiv havnedrift taler mot en praksis som fordrer en viss liggetid før tiltak kan vurderes. På det tidspunktet kaieieren må innse at fartøyet er henlagt, vil det være stor sannsynlighet for at den ansvarlige ikke kommer til å gjøre opp for seg. Reglene i hfl. § 35 om private kaieieres tiltaksrett, med korresponderende erstatningsregler, kan sees på som utslag av slike betraktninger. Et spørsmål som vurderes som interessant er om erstatningsregelen i § 35 annet ledd burde vært klarere. At erstatningen er begrenset til ”rimelige utgifter” gir nok ikke den beste grad av forutsigbarhet sett fra kaieierens ståsted. I forhold til utferdigelse av pålegg om fjerning har det tidligere blitt pekt på en potensiell utfordring: I praksis kan det synes som om havnemyndigheten må vente til restansen i havnevederlagene har bygget seg tilstrekkelig opp før fjerning kan pålegges. Denne problematikken er også aktuell for den private tiltakshaveren i vurderingen om tiltak skal

---

<sup>80</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008), på side 174

iverksettes, nettopp fordi erstatningen er begrenset til ”rimelige utgifter”. Det sentrale spørsmålet blir hvor stor del av sine utgifter tiltakshaveren kan regne med å få erstattet. Dersom en streng rimelighets- og forholdsmessighetsnorm skal legges til grunn, vil det innebære at restansen i alle fall må nærme seg de antatte fjerningsutgiftene før utsikter til full erstatning kan anses som sannsynlig. Først da vil tiltakshaveren ha en berettiget forventning om dekning av sine utgifter. Prosessen som tiltakshaveren deretter setter i gang vil også kunne ta lang tid, både av rettslige og praktiske grunner. Et relevant spørsmål er om regler om antesipert mislighold kunne vært tatt inn i loven her, .

Som vi har sett hjemler havne- og farvannsloven erstatning av utgifter til fjerning og opprydning. Forfalte havnevederlag er derimot ikke gitt erstatningsvern gjennom loven. Kravshaveren er da henvist til alminnelige erstatningsregler for å få dekket sitt tap. Det vil føre for langt å gå inn på en vurdering av de alminnelige erstatningsreglers hensiktsmessighet i denne avhandlingen. Dette gjelder særlig fordi det forutsettes at en stor del av de henlagte fartøyene er utenlandske, noe som ytterligere kompliserer saksforholdene. Det kan imidlertid hevdes at de alminnelige erstatningsreglene er vanskelig tilgjengelig for tiltakshaverne, ettersom en stor del av disse reglene er ulovfestet rett.

Det kan dermed reises spørsmål om erstatningsansvaret etter havne- og farvannsloven som omfatter utgifter til fjerning også burde omfattet påløpte vederlagskrav. Helt generelt kan det hevdes at interessene det tas sikte på å verne, for en stor del er sammenfallende – effektiv og sikker havnedrift fordrer at fartøy ikke blir liggende og ta opp plass ved kai til de ender opp som vrak. Dersom kaieieren må innstille havnetjenestene på grunn av svake erstatningsutsikter, vil det før eller senere gå ut over andre brukere av havnen. Rettsharmonien ville således vært bedre ivaretatt dersom tiltakshaveren hadde fått lovbestemt erstatningsrett for tap som skriver seg fra ubetalte havnevederlag. Det legges til grunn at lovreglene som hjemler erstatning for tap av utgifter til fjerning bidrar til å få henlagte fartøy ut av norske havner. Dersom utsiktene til erstatning for tapte havnevederlag ble styrket, ville kaieieren kunne få en sterkere oppfordring til å iverksette fjerningsprosessen tidligere – tapsrisikoen forbundet med et slikt tiltak ville da være mindre. På den annen side vil kaieieren muligens ha en like sterk oppfordring til å fjerne et henlagt fartøy dersom erstatningsutsiktene for havnevederlagene er dårlige. Imidlertid ville styrkede utsikter til erstatning samtidig bidra til å unngå at kaieieren skrider for hastig frem i fjerningsprosessen. Godt planlagte fjerningsoperasjoner vil være å foretrekke fremfor hastverkspregede tiltak. Endelig ville hensynet til effektivitet også blitt bedre ivaretatt dersom tiltakshaveren kunne forholde seg til havne- og farvannsloven for alle deler av sitt krav.

Samlet sett burde det være få betenkeligheter ved å innføre lovfestet erstatningsplikt for forfalte havnevederlag.

Det hjelper imidlertid lite å få dom for erstatning dersom man ikke har muligheter til å drive inn kravet. Tvangsfullbyrdelse mot en utenlandsk part kan være problematisk, som for eksempel i ”Aliot”-saken (se side 4). I vår sammenheng anses det derfor som like interessant å vurdere kravshaverens dekningsmuligheter. Problemstillingen vil også her være særlig aktuell der det henlagte fartøyet er utenlandsk. Havnemyndighetens krav på offentlige havneavgifter er sikret med lovbestemt sjøpanterett etter hfl. § 55 annet ledd:

*”Krav som staten eller en kommune har mot rederen etter henholdsvis §§ 23 og 24 eller §§ 25 og 42 sjette ledd i denne loven, har panterett i skipet etter reglene om sjøpanterett i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).”*

Bestemmelsene det vises til i havne- og farvannsloven gjelder kystavgift, sikkerhetsavgift, anløpsavgift og havneavgift. Krav på erstatning av havnemyndighetens utgifter til fjerning av henlagte fartøy er gitt tilsvarende lovbestemt sjøpanterett etter § 56:

*”Krav som myndigheten etter loven har mot rederen i anledning utgifter, skade og tap som pådras ved iverksetting av tiltak som nevnt i § 36 og § 38, har panterett i skip og last etter bestemmelser om sjøpanterett i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).”*

Havnemyndigheten er altså gitt lovbestemt sjøpant både for krav på havneavgifter og fjerning av henlagte fartøy. En annen kaieier enn havnemyndigheten har derimot ikke denne panteretten etter loven. Bestemmelsene det vises til i sjøloven (§ 51 første ledd) gjelder havneavgifter og vrakfjerning:

*”Fordringer mot skipets reder er sikret ved sjøpanterett i skipet for så vidt gjelder krav på:  
(...)  
2) havne-, kanal- og andre vannveisavgifter og losavgifter;  
(...)  
5) bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari.”*

Som det fremgår griper regelsettene i de to lovene til dels inn i hverandres anvendelsesområder. Bestemmelsen i sjøloven gjelder i utgangspunktet krav mot skipets reder. Sjøl. § 51 annet ledd gir imidlertid kravshaveren sjøpanterett også for krav rettet mot skipets eier, altså den ansvarlige etter havne- og farvannsloven. Lovbestemte krav som de ovennevnte kan drives inn uten dom, og kan behandles av namsmannen i det distriktet fartøyet ligger. Dette følger av tvangsl. § 7-2 litra (e) jfr. § 7-3 annet ledd litra (b).

Det interessante er imidlertid at fordringer og krav knyttet til havnevederlag (kaileie, lensing, fortøyning osv.) ikke er sikret gjennom sjøpant i noen av de to lovene. Dette fremgår tydelig av forarbeidene<sup>81</sup> til havne- og farvannsloven på side 189, som viser til sjølovens § 51 nr. 2:

*”Vederlag for andre tjenester som tilbys av havnen, er derimot ikke omfattet av sjøpanteretten.”*

Det kan stilles spørsmål om hvorfor lovgiveren ikke har ønsket å gi kaieieren sjøpanterett for krav på havnevederlag. Prinsippbestemmelsen om mottaksplikt tillater i utgangspunktet heller ikke at kaieieren eller havnemyndigheten legger begrensninger på adgangen til havnen av økonomiske grunner. Det betyr at kaieieren har svært begrensede muligheter til å avvise fartøy som ønsker å legge til kai, selv om man vet at det aktuelle fartøyet representerer en notorisk dårlig betaler.

I andre tilfeller vil det være vanskelig å forutse at et fartøy kommer til å misligholde havnevederlagene. En lovbestemt sjøpanterett ville utvilsomt harmonere godt med mottaksplikten fordi kaieieren da ville føle seg tryggere på å slippe fartøy inn i havnen. Formålet om effektiv havnedrift ville også styrkes. Det er vanskelig å se at den ansvarlige for

---

<sup>81</sup> Ot. prp. nr. 75 (2007-2008)

fartøyet ville blitt påført urimelige byrder gjennom vedtagelsen av slike regler. Almennelige kontraktsmessige prinsipper tilsier at man må betale for utførte tjenester. Dersom man ikke betaler for seg, vil almennelige dekningsrettslige hensyn tilsi at det kan søkes dekning i debtors eiendeler. I vårt tilfelle vil sistnevnte forhold gjøre seg spesielt sterkt gjeldende: fartøyet som det gis sjøpant i er jo nettopp hele årsaken til det økonomiske tapet – kravene er i stor grad konnekse. Dersom regler om sjøpanterett for havnevederlag ble tatt inn i loven, ville krav på havnevederlag kunne tvangsfullbyrdes uten dom, og man ville lettere unngå saker som ”*Aliot*”-saken. Lovens formål om effektiv havnedrift ville dermed være bedre ivaretatt enn i dag. Man kunne naturligvis stille vilkår for sjøpanteretten, for eksempel at den ansvarlige fikk en frist på seg til å sannsynliggjøre at fartøyet ikke hadde blitt henlagt, men derimot hadde en legitim grunn til å bli liggende ved kai. Så lenge den ansvarlige hadde blitt gjort oppmerksom på regelverket umiddelbart etter anløp, burde hensynet til forutsigbarhet være ivaretatt. Samlet sett kan det etter dette fremstå som hensiktsmessig å innføre lovbestemt sjøpanterett for havnevederlag.

På den annen side er det ikke gitt at lovendring er den eneste farbare veien mot økt økonomisk trygghet for norsk havnedrift. Som tidligere nevnt finnes det nemlig flere eksempler på havneregulativ med avtalerregler som gir kaieieren rett til å kreve at den ansvarlige for fartøyet stiller sikkerhet før havnetjenestene blir tilbudt (se side 6). Det ønskede resultatet, sett fra kaieierens ståsted, vil naturligvis være at den ansvarlige betaler for seg og forlater havnen når oppdraget er utført. Ved betalingsmislighold har imidlertid kaieieren bruk for et pressmiddel mot den ansvarlige. Dette kan oppnås gjennom havneregulativens avtalevilkår om sikkerhetsstillelse. Trusselen om tvangsrealisering uten å måtte gå til domstolene vil også kunne bidra til at den ansvarlige selv sørger for å fjerne det henlagte fartøyet, slik at kaieieren slipper å ta på seg den oppgaven. Det enkleste og billigste er at den ansvarlige selv fjerner fartøyet. Sannsynligheten for disse resultatene antas å øke betraktelig dersom kaieieren krever sikkerhet.

Praksisen med slike avtalevilkår er så vidt kandidaten kjenner til ikke kritisert i norske rettskilder. Havneregulativene er lett tilgjengelige på internett, og ivaretar således hensynet til forutsigbarhet, i det minste for norske skipseiere. Det må riktignok understrekes at havneregulativens tilgjengelighet på andre språk varierer. Selv om det må tas forbehold om at spørsmålet ennå ikke har kommet på spissen, setter gjeldende praksis presedens for at avtalevilkår om sikkerhetsstillelse ikke representerer noen konflikt med mottaksplikten. Dersom det dermed kan legges til grunn at en slik praksis er velfungerende og ikke kommer i konflikt med mottaksplikten eller internasjonale forpliktelser, taler argumentene for at det bør være opp til havnemyndigheten selv å vurdere om man krever sikkerhet eller ikke. Et viktig poeng vil da være at den enkelte kaieier har vurdert konsekvensene av å la være å kreve sikkerhet. Et egnet rettspolitisk virkemiddel i så måte kan være informasjonsskriv fra Kystverket ut til de respektive kaieiere, som redegjør for fordelene og ulempene ved å kreve sikkerhetsstillelse. Gjennom disse tiltakene kan man trolig unngå mange tilfeller av tids- og ressurskrevende saksbehandling og inngripende tiltak som blir unødvendig kompliserte.

## 5. Kilder

### 5.1 Lover og forskrifter

Lov 10 februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)  
Lov 8 juni 1984 nr. 51 om havner og farvann (havne- og farvannsloven 1984)  
Lov 26 juni 1992 nr. 86 om tvangsfullbyrdelse (tvangsfullbyrdelsesloven)  
Lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)  
Lov 16 juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesloven)  
Lov 27 juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)  
Lov 17 april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven)

### 5.2 Forarbeider

Ot. prp. nr. 75 (2007-2008) Om lov om havner og farvann

### 5.3 Rettspraksis

RT-1896-321  
RT-1907-359  
RT-1924-170  
RT-1970-346  
RT-2011-852  
RT-2012-1473  
RT-2013-307

LB-2015-54634

TOSLO-2014-9365 - TOSLO-2014-11646

### 5.4 Juridisk litteratur

Aslak Runde: *"Vrakfjerning"*, publisert i tidsskriftet *"MARIUS"* nr. 213, Nordisk institutt for sjørett, Oslo, juni 1995

Reidar Salvesen: *"Havne- og farvannsloven, kommentarutgave"*, KATTEMAKEREN ansvarlig forlag, Nesoddtangen 1998

Trond S. Paulsen og Ingrid Finne Reenskaug: *"Arrest, utlegg og begjæring om tvangssalg av utenlandsk fartøy"*, publisert i *"Tidsskrift for Forretningsjus"* (TFF 2015-1), tilgjengelig på Gyldendal Rettsdata

Brynjar Østgård: *"Havne- og farvannsloven med kommentarer"*, 2. utgave, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 2015

Kystverket: *"Veiledning om havne- og farvannsloven"*, publisert i 2015 på <http://www.kystverket.no/globalassets/regelverk/havne-og-farvannsloven/veiledning-til-havne--og-farvannsloven-per-05032015.pdf>

## 5.5 Nyhetsartikler

NRK Møre og Romsdals nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/mr/forlatt-skip-i-alesund-1.6901669>, utskriftsdato 6. juni 2016

NRK Troms' nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/troms/her-forsvinner-det-1.6198820>, utskriftsdato 6. juni 2016

NRK Troms' nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/troms/spokelseskip-forlot-norsk-havn-1.7674052>, utskriftsdato 6. juni 2016

NRK Troms' nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/troms/forlater-russiske-spokelsesskip-1.1819045>, utskriftsdato 6. juni 2016

NRK Troms' nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/troms/nemansky-kan-bli-spokelsesskip-1.4739280>, utskriftsdato 6. juni 2016

NRK Troms' nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/troms/vil-ha-penger-for-forlatte-skip-1.6702877>, utskriftsdato 6. juni 2016

NRK Troms' nettartikkel publisert på <https://www.nrk.no/troms/russisk-traler-tvangsselges-1.4963792>, utskriftsdato 6. juni 2016