

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Dato: 15.06.18

kopi:

Norske Havner
post@havn.no

KS Bedrift Havn
ks-bedrift@ks.no

NY HAVNE- OG FARVANNSLOV - HØRINGSSVAR FRA GRENLAND HAVN IKS

Generelt

Havne- og farvannslovutvalget har nylig foretatt en helhetlig gjennomgang av gjeldende havne- og farvannslov av 2010. Siktemålet har vært «å bedre sikkerheten til sjøs, og å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport». Enn videre skal «hensynet til effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser (...) vektlegges», og man skal «foreslå forbedringer for å sikre klare og forutsigbare rammer for kommunens havne- og farvannsforvaltning og havnevirksomhet».

Det er to sentrale sider av lovforslaget:

- a) ny fordeling av ansvar og myndighet mellom stat og kommune
- b) ny regulering av kommunale havners kapitalforvaltning («havnekassa»)

Grenland Havns høringsinnspill konsentrerer seg om disse, men kommenterer også forslag til:

- c) organisatorisk skille mellom drift og forvaltning
- d) fjerne anløpsavgiften

Grenland Havn IKS er eid av Skien, Porsgrunn og Bamble kommuner, med 1/3 hver.

Høringssvar fra Grenland Havn IKS

A. Fordeling av ansvar og myndighet mellom stat og kommune

Ansvar for sikkerhet og fremkommelighet

Dagens samspill mellom Grenland Havn IKS og Kystverket fungerer i kommunenes havneområde godt. Kystverket, har på den ene siden både ressurser og kompetanse til å sikre god fremkommelighet i farvannet utenfor havn under gitte betingelser. Brevik VTS er med på å sikre god overvåking av farvannet, samt at lostjenesten bidrar til å sikre sjøtransport i farvannet operativt.

På den annen side er Grenland Havn IKS den instans som;

- tar aksjon når det er drivende gjenstander i både elva og i farvannet for øvrig. Dette blant annet fordi det vil ta for lang tid å vente til Kystverket er på stedet for å rydde. Grenland Havn IKS ivaretar dette uten godtgjørelse – så langt.
- ser til at industrien og næringens behov for langsiktig utvikling med tanke på sjøtransport tolkes og sikres, og som kjenner regionens behov for økt sjøtransport. Grenland Havn IKS kjenner regionen og vet hvor «skoen trykker».
- utfordrer Kystverket med hensyn til tiltak som kan øke regularitet for sjøtransport i regionen, og vurdere konsekvenser av autonomi og økt sjøtransport i vårt farvann.

Grenland er en region med Norges største klynge av prosessindustri. En er helt avhengig av at lokalsamfunnet opplever trygghet og at utøvd sikkerhet og beredskap holder verdensklasse. Grenland Havn IKS vurderer det dermed dit at man bør støtte vurderingene til utvalgets mindretall om å beholde dagens ansvars- og myndighetsdeling.

Beslutningsmyndighet og søknadspliktige tiltak

Slik Grenland Havn IKS tolker lovforslaget vil kommunene i praksis få alle søknader om «bygging, graving og utfylling, fortøyningsinstallasjoner, kaier, brygger, utdypning, dumping, opplag av fartøy, lyskilder, kabler og rør» til uttalelse.

Den sannsynlige konsekvens av dette, er at all saksbehandling i kommunen må videreføres, og mest sannsynlig styrkes. Dette til tross for at selve beslutningsmyndigheten flyttes til staten, samtidig som kommunen mister sin råderett. Kommunene vil i en overgangsperiode/som en overgangsordning, sende sin høring videre til havnen, som sitter på kompetansen, noe som blir ytterligere et ledd i saksbehandlingen.

Kystverket vil måtte bruke uforholdsmessig mye ressurser på å sette seg inn i lokale forhold, og overlate den praktiske saksbehandlingen til kommunen. Allikevel vil ikke kommunen kunne gjøre annet enn å gi en uttalelse til de ulike søknader, fordi den faktiske beslutningsmyndigheten ligger hos Kystverket. Dette vil sterkt byråkratisere dagens smidige ordning hvor Grenland Havn IKS sjelden bruker mer enn 1-2 uker på å behandle en søknad, gi økte kostnader for både havn og kommune og føre til en vesentlig lengre behandlingstid for tiltakshaver. Kystverket bruker i dag lang tid på enkel saksbehandling. Grenland Havn IKS mener at dette er en svært uheldig konsekvens av forslaget.

B. Regulering av kommunale havners kapitalforvaltning («havnekassa»)

Grenland Havn IKS er enig i utvalgets forslag om å åpne opp for å ta ut utbytte av overskuddet.

Grenland Havn IKS anbefaler at lovendringen støttes på dette punktet.

C. Organisatorisk skille mellom forvaltning og drift

Det sies at de «kommunale havnene driver både næringsvirksomhet i konkurranse med private aktører og offentlig myndighetsutøvelse og forvaltning. Dette reiser statsstøtterettslige spørsmål, særlig i relasjon til organisering av kommunale havners næringsvirksomhet og regulering av kommunale havners økonomi.» (s. 97).

Grenland Havn IKS erkjenner at det fra tid til annen er problemstillinger med dagens sammenblanding av forvaltning og havnedrift. Våre kunder har enkelte ganger problem med å skille ansattes forskjellige funksjoner i ulike settinger. Samtidig frykter Grenland Havn IKS for at forslaget kan ha byråkratiserende effekt.

D. Fjerne anløpsavgiften

Grenlandsregionen har mange store industrivirksomheter som har sine private kaier og som gjennom anløpsavgiften er med på å dekke Grenland Havns kostnader i forbindelse med sikkerhet, framkommelighet og langsiktig utvikling.

Anløpsavgiften er selvkostbasert og Grenland Havn IKS er av den oppfatning at Kystverket bør intensivere revisjon av selvkostprinsippet overfor norske offentlige havner.

Grenland Havn IKS mener at dagens ansvars- og myndighetsområde skal opprettholdes, og mener derfor også at anløpsavgiften med dens formål da må bestå som i dag.

Vedtak

Havnestyret behandlet og godkjente høringssvaret i sitt møte den 8. juni 2018.

Med vennlig hilsen

Finn Flogstad
Havnedirektør
ff@grenland-havn.no