



KRISTIANSUND OG NORDMØRE HAVN IKS

Saksbehandler: Geir Kjønnøy

Dato: 30. mai 2018

Dok.nr: 1.5.2

Jnr:

Samferdselsdepartementet

Høringsuttalelse av NOU 2018: 4 Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannslov

Kristiansund og Nordmøre Havn viser til NOU 2018:4 Sjøveien videre som er sendt på høring.

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS er opprettet av Aure, Averøy, Gjemnes, Halså, Hitra, Hemne, Kristiansund, Smøla, Sunndal, Surnadal og Tingvoll kommuner, for blant annet å ivareta disse kommunenes ansvar og myndighet etter havne- og farvannsloven.

Dette forvaltningsansvaret omfatter, foruten kommunenes offentlige havnevirksomhet også kommunenes ansvar og offentlige myndighetsutøvelse etter havne- og farvannsloven.

Kristiansund og Nordmøre Havn har dertil ansvar og for å legge til rette for sikker ferdsel og fremkommelighet i de nevnte kommunenes sjøområder.

Vi viser til høringssvar fra KS Bedrift havn og Norske Havner og stiller oss bak deres høringsuttalelser, men vil i det etterfølgende presisere de punktene i forslaget som vi mener vil være uheldige og hemmende for utøvelse av havnedriften for Kristiansund og Nordmøre Havn.

Ansvar og myndighet etter lovforslaget

Forslaget til ny havne- og farvannslov innebærer at kommunen gjennomgående vil ha myndighet i havn, mens staten vil ha ansvar og myndighet i sjøområdene utenfor havn. Med havn menes i denne sammenheng sjøområder som er tilrettelagt for mottak og fortøyning av fartøy, medregnet områder for manøvrering av fartøy til og fra kaifront, for eksempel områder innenfor moloer, rundt faste og flytende kaier og i indre basseng. Utvalgets flertall foreslår at ansvaret for fremkommelighet i farvannet utenfor havn legges til staten.

Kristiansund og Nordmøre Havn er sterkt uenig i forslaget. Vårt hovedargument er at dagens ordning fungerer etter lovgivers intensjon og bidrar til en god samfunnsøkonomi.

Vi synes også at det fremlagte forslaget bærer for lite preg av det mangfold som preger norsk havnevirksomhet.

For flere mindre trafikkhavner vil enkelte av de foreslåtte bestemmelsene fremtre som noe nær katastrofale.

Vi kan ikke se at de foreslåtte endringene vil medføre økonomisk gevinst for brukerne og heller ikke støtte opp om lovens intensjon om å fremme sjøtransportens konkurranseevne.

Det er ikke hensyntatt at lokalkunnskap og nærhet som dagens havneorganisering besitter er av avgjørende betydning for å sikre en best mulig service overfor brukerne.

Anløpsavgift

Utvalgets forslag om endring av ansvaret for fremkommelighet i farvannet og for etablering av navigasjonsinnretninger innebærer etter utvalgets vurdering at kommunene i bare begrenset grad vil ha kostnader knyttet til tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet. Utvalget mener at det derfor ikke lenger er grunnlag for at kommunen skal kunne kreve inn anløpsavgift fra sjøtransporten for å dekke kostnader for fremkommelighet og navigasjonsinnretninger i kommunens sjøområde.

Anløpsavgift betales i dag av trafikk som går til havn eller kaianlegg i de samarbeidende kommunene, uten hensyn til om de havnene og kaianleggene som anløpes er offentlige eller private.

Anløpsavgiften dekker i dag det interkommunale havneselskapets kostnader blant annet knyttet til investeringer i og vedlikehold av farled i de samarbeidende kommunenes sjøområder, fjerning av hindringer og oppsynsfunksjoner i farvannet.

I tillegg brukes anløpsavgiften til å dekke den andelen av havneforetakets administrasjonskostnader som relaterer seg til havneselskapets farvannsforvaltning.

Tanken er at alle som bruker farvannet i havnedistriktet har nytte av at man har en godt fungerende administrasjon i havnen, og at en godt fungerende administrasjon bidrar til å opprettholde en god fremkommelighet og nødvendig sikkerhet i havnedistriktets farvann.

Dersom man fjerner adgangen til å kreve inn anløpsavgift vil dette føre til at deler av administrasjonskostnadene som i dag er dekket gjennom anløpsavgift vil måtte inndeckes gjennom en økning av havnens øvrige vederlag. Rent faktisk snakker man da om kaivederlaget som da vil være fordelt på et vesentlig lavere antall brukere. Dette vil nødvendigvis føre til høyere priser for brukerne av de offentlig eide havneinnretningene og en forskyvning av konkurransen mellom offentlige havnefasiliteter og havnefasiliteter private aktører kan tilby.

For Kristiansund og Nordmøre Havn sin del vil et bortfall av adgangen til å innkreve anløpsavgift medføre et årlig innteksttap på ca. kr. 5,5 mill. Anløpsavgiften er med på å finansiere en døgnbemannet havnevakt som er havnens kontaktpunkt mot brukerne og omverdenen.

Dersom anløpsavgiften bortfaller vil dette først og fremst ramme havnevakttjenesten, som vil måtte innskrenke med dårligere service og tilbud til brukerne som resultat.

Utvalget har ikke hensyntatt at havnene bl.a. gjennom havnevaktordningen har personellressurser og utstyrsressurser som ikke bare kan betjene næringsliv som bedriver rene transport og omlastingsfunksjoner, men også kan fylle andre viktige beredskapsfunksjoner i forbindelse med oljevernaksjoner og søk og redning.

Nærhet til brukerne og området som skal betjenes er av avgjørende betydning for å kunne ivareta oppgaver i farvannet på en hensiktsmessig og samfunnsøkonomisk god måte.

Det vil være utopisk å tro at havnene vil sitte med ledige ressurser for å ivareta tilfeldige forespørsler fra Kystverket ved behov. Forsvinner anløpsavgiften vil også en tilpassing av bemanningen bli iverksatt umiddelbart.

Tiltak i sjø

Kystverket, som er fagmyndighet for kystforvaltning og sjøsikkerhet, avgjør i dag søknader om tiltak som førsteinstans, i saker der staten har vedtakskompetanse etter loven. Mens kommunene er den nærmeste myndighet til å ha lokalkunnskap og til å prioritere mellom ulike interesser innenfor kommunens sjøområde, besitter Kystverket den nautiske fagkompetanse. Dette tilsier etter utvalgets vurdering at beslutningsmyndigheten som hovedregel bør legges til fagmyndigheten for kystforvaltning og sjøsikkerhet. Dette svarer i stor grad til dagens ordning. Alle tiltaksom kan skape vesentlige hindringer eller ulempe for den alminnelige ferdsel skal i dag avgjøres av Kystverket. Utvalget mener derfor at hovedregelen bør være at staten skal avgjøre søknader om iverksetting av tiltak etter loven, og at dette bør presiseres og tydeliggjøres i ny lov.

En slik bestemmelse vil også harmonere med forslaget til utvalgets flertall om at staten får ansvaret for fremkommeligheten i farvannet. En del tiltak vil kunne påvirke sikkerheten og den allmenne ferdselen både generelt i farvannet, og i farvannet i havn. Videre har kommunene viktig lokalkunnskap om de aktuelle områder, og kjennskap til behovet for å ivareta særlige interesser.

Etter utvalgets syn er det viktig at staten ikke fatter vedtak uten at kommunen blir hørt i slike saker. På denne bakgrunn foreslår utvalget et krav om at departementet skal innhente kommunens uttalelse dersom tiltaket kan påvirke forholdene i farvannet i havn

Kristiansund og Nordmøre Havn er uenige i den foreslåtte endringen i ansvaret for å fatte vedtak for tiltak i sjø. Lovforslaget medfører at havneselskapet må være bemannet med tilstrekkelig ressurser til å uttale seg i saker som ikke påvirker sikkerhet og ferdsel. For havneselskapet medfører forslaget at man saksbehandler som tidligere (høring), uten at det gis kostnadsinndekking for ressursbruken. Havneselskapet saksbehandler i dag nærmere ca. 200 søknader pr. år og inndekking skjer etter forskrift om saksbehandling som nå vil opphøre.

Kristiansund og Nordmøre Havn har eierkommuner som er vertskap for store aktører innen havbruksnæringen, fiskerinæringen, turisme og allmenne interesser. Havbruksnæringen er en sterk og voksende næring hvor anslag viser at det vil skje en femdobling innen 2050.

Kystkommunene er de som besitter den beste lokalkunnskapen for å avveie de ulike brukerinteressene innenfor eget sjøområde. Eierkommunene har gitt uttrykk for at de nå står i fare for å miste selvråderetten i det som tidligere var kommunalt sjøområde.

Forvaltning av kapital (Havnekapitalen)

Kristiansund og Nordmøre Havn støtter flertallsinnstillingen i spørsmålet om utbytte fra havnekapitalen. Videre mener Kristiansund og Nordmøre Havn at tilsynet med utbytteadgangen på havnekapitalen må tydeliggjøres slik at den sikrer havnenes rolle i det regionale og nasjonale transportsystemet. Dette kan eksempelvis gjøres gjennom varslingsplikt og statlig tilsyn.

Konklusjon:

- 1. Kristiansund og Nordmøre Havn vil opprettholde det kommunale ansvaret for sjøområdet som innbefatter både farvannsoppfølging og tiltak i farvannet. Dette omfatter sjøarealet i samtlige 10 eierkommuner. Kystverket har gjennom dagens ordning ikke synliggjort at de har ressurser til å overta ansvaret for kommunenes sjøområder. Dersom det skal bevilges midler til en kapasitetsoppbygging i statlig regi gjennom Kystverket, uten brukerfinansiering, kan man like gjerne kanalisere øremerkede midler til de offentlige havnene.**
- 2. Kristiansund og Nordmøre Havn mener i tråd med det forannevnte at eksisterende ordning med innkreving av anløpsavgift må videreføres som i dag.**
- 3. Saksbehandling i kommunalt sjøområde videreføres som i dag.**
- 4. I spørsmålet om utbytte fra havnekapitalen støtter vi oss til uttalelsene fra Norske Havner og KS Bedrift Havn.**

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS

Roger Osen
Havnestyrets leder