



Høring - Havne og farvannsloven

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
043/18	Kommunestyret	14.06.2018

INNSTILLING

Kommunestyret vedtar høringssvar vedrørende forslag til ny havne- og farvannslov.

Uttalelsen oversendes Samferdselsdepartementet.

Kommunestyret - 043/18

KS - behandling:

I første avsnitt Pkt. 2, endres Øksnes til Sortland, og *For mange* kommuner, endres til *For mange* havner.

Votering:

Innstillingen inkl. de to endringene, ble enstemmig vedtatt.

KS - vedtak:

Kommunestyret vedtar høringssvar vedrørende forslag til ny havne- og farvannslov.

Uttalelsen oversendes Samferdselsdepartementet.

HØRINGSSVAR

NOU 2018:4: Sjøveien videre - forslag til ny havne- og farvannslov - høringsinnspill fra

Sortland kommune

Sortland kommune viser til NOU 2018:4: «Sjøveien Videre» som er sendt på høring til berørte parter, med frist for innspill til 15.6.2018.

Sjøtransport i et "Vesteråls-perspektiv":

Fiskeri-og havbruksnæringen er kanskje den største bidragsyter til verdiskapning og bosetting i Norge, da den henter råstoffet fra en fornybar ressurs. I den sammenheng er både store og små havner utrolig viktig, for å skape en bærekraftig næring som ivaretar miljøperspektiv gjennom nærhet mellom landanlegg og ressursene.

Havnestatistikken for Vesterålen 2016 viser at registrert volum som lastes/losses er 2.449.000 tonn i Vesterålen. Et betydelig kvantum både i regional og nasjonal målestokk.

Den største bidragsyteren er produksjon av fiskefor som alene står for ca. 900.000 tonn inn/ut årlig.

Når det gjelder hvitfisk så landes det årlig i regionen mellom 110.000 – 120.000 tonn. Av det ligger torskekvantumet på 70 – 75.000 tonn som tilsvarer 51 – 54 % av det som var landet kvantum i Nordland for årene 2017 og 2016. I tillegg landes ca. 40.000 tonn med pelagisk fisk.

Kvantum laks/ørret som slaktes i regionen ligger på ca. 110.000 tonn. Alle tallene er rund vekt.

Som et viktig ledd i utvikling av denne næringen er "havnene" kanskje den viktigste faktoren uansett størrelse havn, da vi har en differensiert flåtestruktur som gir mange og viktige arbeidsplasser til hele landet men kysten spesielt.

Havne- og farvannslovutvalget har foreslått en rekke positive forslag til endringer, som f.eks forslag til en presis og god formålsparagraf med mål om å fremme sjøtransportens konkurranseevne. Videre at lovens formål skal bidra til sikker bruk av farvannet, få mer gods på kjøll og sikre god fremkommelighet og sikkerhet i farvannet. Et annet positivt forslag er klargjøring av et enhetlig ansvar for navigasjonsinstallasjoner, lagt til staten ved Kystverket.

Vi har videre tatt ut følgende to forslag som vi er uenig med utvalget:

1. Ansvar for farvannet – overføring til staten

Utvalget foreslår i kapittel 9 at ansvaret for farvannet overføres til staten, til forskjell fra i dag da ansvaret er delt mellom kommunene og staten. Fra Sortland kommunes perspektiv mener vi at dagens ansvarsfordeling fungerer godt. Kommunen er tilstede, er lokalkjent, effektiv og ubyråkratisk, og fungerer i spennet mellom, og i samarbeid med staten ved Kystverket og løpende brukerinteresser. Løpende og tett dialog med den maritime trafikken som opererer i kommunens sjøområde, sikrer at vi raskt kan håndtere situasjoner knyttet sjøsikkerhet, enten det er stokker, bøyer, flytende gjenstander eller andre hindre i farvannet. Ved at kommunen/havnen har et selvstendig ansvar for å behandle søknader om alt fra flytebrygger, ledninger, kabler osv i kommunens sjøområde, løses disse gjennom lokalkunnskap på effektiv og god måte i tilknytning til ofte tilsvarende og relaterte behandlinger etter Plan- og

bygningsloven. Vi frykter at intensjonen med enhetlig behandling ved overføring av ansvaret for farvannet til staten vil bidra til økt avstand, mindre samordning og dårligere samfunnsøkonomi enn dagens praksis og virkelighet.

2. Adgang til å innkreve anløpsavgift

Sortland kommune mener at dagens lov som gir kommunen adgang til å innkreve anløpsavgift bør videreføres. Inntektene fra anløpsavgiften sikrer at kommunen gis et grunnlag for å kunne prioritere å ivareta et lokalt forankret ansvar for sjøsikkerhet og trygg ferdsel. Ved å fjerne anløpsavgiften frykter vi i praksis en gradvis nedbygging av det store mangfold av små og mellomstore havner som særlig er viktig for bosetting og kystnæringer i Nord-Norge. Lokale havner og trygt farvann er viktig for fremtidig vekst og utvikling av fiskerinæringen og reiselivsnæringen, ikke minst i nord hvor kystflåte og en maritim orientert reiselivsnæring er betydelig. For mange havner, vil bortfall av anløpsavgift kunne få alvorlige økonomiske følger. Vi frykter derfor at å fjerne grunnlaget for å innkreve anløpsavgift vil redusere lokal forankret prioritering av sjøsikkerheten i kommunens «lokale» farvann, og sikkerhet og utvikling tilknyttet kommunenes mange viktige kystnæringshavner.

I forbindelse med siste rullering av Norsk Transportplan (NTP), ble det gjennomført en omfattende og viktig godsanalyse. Et funn i denne var et betydelig nasjonalt godsvolum som ble fraktet sjøveien. En av suksessfaktorene for dette var det store mangfoldet av større og mindre havner langs kysten som en nær tilførsel av ofte variert godsmengde og volum. Vi mener at Havne- og farvannsløvsutvalget har undervurdert de store forskjellene som er mellom kommuner/ havner langs kysten.

Reduksjon av inntektsgrunnlaget for mange havner vil kunne bidra til nedbygging istedenfor utvikling av havner, redusert «lokal» sjøsikkerhet i vårt sjøområde, og dermed bidra til å redusere grunnlaget for overføring av mer gods fra veg til sjø.

Oppsummering:

1. Ansvaret for Farvannet - Ansvarsfordelingen mellom stat og kommune opprettholdes etter samme modell som tidligere.
2. Adgang til å innkreve anløpsavgift - Dagens ordning som gir kommunen mulighet til å innkreve anløpsavgift opprettholdes.

HØRINGSSVAR

NOU 2018:4: Sjøveien videre - forslag til ny havne- og farvannslov - høringsinnspill fra Sortland kommune

Sortland kommune viser til NOU 2018:4: «Sjøveien Videre» som er sendt på høring til berørte parter, med frist for innspill til 15.6.2018.

Sjøtransport i et "Vesteråls-perspektiv":

Fiskeri-og havbruksnæringen er kanskje den største bidragsyter til verdiskapning og bosetting i Norge, da den henter råstoffet fra en fornybar ressurs. I den sammenheng er både store og små havner utrolig viktig, for å skape en bærekraftig næring som ivaretar miljøperspektiv gjennom nærhet mellom landanlegg og ressursene.

Havnestatistikken for Vesterålen 2016 viser at registrert volum som lastes/losses er 2.449.000 tonn i Vesterålen. Et betydelig kvantum både i regional og nasjonal målestokk.

Den største bidragsyteren er produksjon av fiskefor som alene står for ca. 900.000 tonn inn/ut årlig.

Når det gjelder hvitfisk så landes det årlig i regionen mellom 110.000 – 120.000 tonn. Av det ligger torskekvantumet på 70 – 75.000 tonn som tilsvarer 51 – 54 % av det som var landet kvantum i Nordland for årene 2017 og 2016. I tillegg landes ca. 40.000 tonn med pelagisk fisk.

Kvantum laks/ørret som slaktes i regionen ligger på ca. 110.000 tonn. Alle tallene er rund vekt.

Som et viktig ledd i utvikling av denne næringen er "havnene" kanskje den viktigste faktoren uansett størrelse havn, da vi har en differensiert flåtestruktur som gir mange og viktige arbeidsplasser til hele landet men kysten spesielt.

Havne- og farvannslovutvalget har foreslått en rekke positive forslag til endringer, som f.eks forslag til en presis og god formålsparagraf med mål om å fremme sjøtransportens konkurranseevne. Videre at lovens formål skal bidra til sikker bruk av farvannet, få mer gods på kjøll og sikre god fremkommelighet og sikkerhet i farvannet. Et annet positivt forslag er klargjøring av et enhetlig ansvar for navigasjonsinstallasjoner, lagt til staten ved Kystverket.

Vi har videre tatt ut følgende to forslag som vi er uenig med utvalget:

1. Ansvar for farvannet – overføring til staten

Utvalget foreslår i kapittel 9 at ansvaret for farvannet overføres til staten, til forskjell fra i dag da ansvaret er delt mellom kommunene og staten. Fra Sortland kommunes perspektiv mener vi at dagens ansvarsfordeling fungerer godt. Kommunen er tilstede, er lokalkjent, effektiv og ubyråkratisk, og fungerer i spennet mellom, og i samarbeid med staten ved Kystverket og løpende brukerinteresser. Løpende og tett dialog med den maritime trafikken som opererer i kommunens sjøområde, sikrer at vi raskt kan håndtere situasjoner knyttet sjøsikkerhet, enten det er stokker, bøyer, flytende gjenstander eller andre hindre i farvannet. Ved at kommunen/havnen har et selvstendig ansvar for å behandle søknader om alt fra flytebrygger, ledninger, kabler osv i kommunens sjøområde, løses disse gjennom lokalkunnskap på effektiv og god måte i tilknytning til ofte tilsvarende og relaterte behandlinger etter Plan- og

bygningsloven. Vi frykter at intensjonen med enhetlig behandling ved overføring av ansvaret for farvannet til staten vil bidra til økt avstand, mindre samordning og dårligere samfunnsøkonomi enn dagens praksis og virkelighet.

2. Adgang til å innkreve anløpsavgift

Øksnes kommune mener at dagens lov som gir kommunen adgang til å innkreve anløpsavgift bør videreføres. Inntektene fra anløpsavgiften sikrer at kommunen gis et grunnlag for å kunne prioritere å ivareta et lokalt forankret ansvar for sjøsikkerhet og trygg ferdsel. Ved å fjerne anløpsavgiften frykter vi i praksis en gradvis nedbygging av det store mangfold av små og mellomstore havner som særlig er viktig for bosetting og kystnæringer i Nord-Norge. Lokale havner og trygt farvann er viktig for fremtidig vekst og utvikling av fiskerinæringen og reiselivsnæringen, ikke minst i nord hvor kystflåte og en maritim orientert reiselivsnæring er betydelig. For mange kommuner, vil bortfall av anløpsavgift kunne få alvorlige økonomiske følger. Vi frykter derfor at å fjerne grunnlaget for å innkreve anløpsavgift vil redusere lokal forankret prioritering av sjøsikkerheten i kommunens «lokale» farvann, og sikkerhet og utvikling tilknyttet kommunenes mange viktige kystnæringshavner.

I forbindelse med siste rullering av Norsk Transportplan (NTP), ble det gjennomført en omfattende og viktig godsanalyse. Et funn i denne var et betydelig nasjonalt godsvolum som ble fraktet sjøveien. En av suksessfaktorene for dette var det store mangfoldet av større og mindre havner langs kysten som en nær tilførsel av ofte variert godsmengde og volum. Vi mener at Havne- og farvannslovsutvalget har undervurdert de store forskjellene som er mellom kommuner/ havner langs kysten.

Reduksjon av inntektsgrunnlaget for mange havner vil kunne bidra til nedbygging istedenfor utvikling av havner, redusert «lokal» sjøsikkerhet i vårt sjøområde, og dermed bidra til å redusere grunnlaget for overføring av mer gods fra veg til sjø.

Oppsummering:

1. Ansvaret for Farvannet - Ansvarsfordelingen mellom stat og kommune opprettholdes etter samme modell som tidligere.
2. Adgang til å innkreve anløpsavgift - Dagens ordning som gir kommunen mulighet til å innkreve anløpsavgift opprettholdes.

Vedlegg:

Høring - Forslag til ny havne- og farvannslov

