



Det kongelige Samferdselsdepartement
postmottak@sd.dep.no

Saksnr.	Arkivkode	Sektor/Saksb	Deres ref.	Dato
18/107-5	P00	RÅDM/GE/ Tlf. 750 95 811		Træna, 18.06.2018

MELDING OM POLITISK VEDTAK

Træna Formannskap behandlet i møte 12.06.2018 sak 30/18 – Ny havne- og farvannslov – Høringssvar – Sjøveien videre (NOU 2018:4)

Følgende vedtak ble fattet:

Træna kommune slutter seg til bransjeorganisasjonen Norske Havner sitt høringssvar datert 11.06.2018.

Med vennlig hilsen
Træna kommune

Gunn Eliassen
Formannskapssekretær

Vedlegg:

Bransjeorganisasjonen Norske Havner sitt høringssvar: Høring sjøveien videre NOU 4:2018



Norske
Havner

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres referanse:

18/562

Vår referanse:

AEL/2018

Vår dato:

11.06.2018

Høringssvar -Sjøveien videre (NOU 2018:4)

Norske Havner viser til NOU 2018:4 Sjøveien videre som er sendt på høring.

Norske Havner er en bransjeorganisasjon for synliggjøring av havnenes samfunnsmessige betydning og for ivaretagelse av norske havners rammevilkår. Vi har 53 medlemmer.

Norske Havner vil berømme utvalget for et grundig og omfattende arbeid. Norske Havner slutter seg til mange av forslagene som utvalget har foreslått. Vi vil derfor i det nedenstående fokusere på de områder hvor vi har vesentlige merknader til utvalgets forslag til ny havne- og farvannslov.

Formålsparagrafen

Norske Havner støtter utvalgets sitt forslag til formålsparagraf. Formålsparagrafen er kort og presis. Å fremme sjøtransportens konkurranseevne er et overordnet mål i samferdselspolitikken. Videre skal lovens formål bidra til sikker bruk av farvann. Norske Havner mener at det er viktig at loven har en formålsparagraf som støtter opp under de overordnede målsetningene innen transportsektoren. En formålsparagraf er viktig når en skal vurdere de øvrige paragrafenes betydning for å nå målet om «mer gods på kjøll», samt god fremkommelighet, beredskap og sikkerhet i farvannet.

Ansaret for farvannet

Utvalget foreslår i kapittel 9 å overføre ansaret for farvannet til Staten. Hovedargumentet for forslaget er at det bør være én myndighet som har ansaret, slik at sikkerheten for de sjøfarende ivaretas. Videre argumenteres det for at dette vil bidra til økt sikkerhet og fremkommelighet i farvannet, samt at det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Norske Havner er uenig i forslaget. Vårt hovedargument er at dagens ordning fungerer etter lovgivers intensjon og bidrar til en god samfunnsøkonomi. Det følger av forslaget at ansaret for at ferdsele i farvannet ikke hindres eller vanskeliggjøres er av faktisk karakter. Det innebærer at den ansvarlige myndighet må reagere med konkrete tiltak dersom det inntreffer hindringer for skipstrafikken. Norske havner er tilstede langs hele kysten. Havnene har lokal kunnskap og ressurser som gjør dem i stand til å ivareta lovens formål på en hensiktsmessig 1

Norske Havner

PB 97Sentrum

0101 Oslo

Norway

Telefon: 23 08 87 77

Mail: post@havn.no

www.havn.no

Org.nr: 9736387292



måte og på en samfunnsøkonomisk god måte. Havnene har muligheten til å bruke personal- og andre ressurser på flere funksjoner, noe som holder kostnadene nede. Et nærliggende eksempel er en havnebåt som kan brukes både til oppgaver i farvannet (myndighet) og oppsyn med kaier ol (havnevirksomheten). Vi mener at det vil være fordyrende dersom Kystverket tar over ansvaret for farvannet, enten på egen kjøp eller ved kjøp av tjenester lokalt, og dermed bidra til en svekkelse av sjøtransportens konkurranseevne. Hvis forslaget innebærer at Staten tar kostnadene over statsbudsjettet, vil forslaget bidra til en styrking av sjøtransporten ved at brukerfinansieringen faller bort.

Omfanget og betydningen av ansvaret for farvannet i kommunens sjøområde er beskrevet i et notat fra havneorganisasjonene som ble overlevert utvalget i 2017. Dette notatet følger som vedlegg til dette høringssvar. Notatet viser at oppgavene og ansvaret er omfattende og varierer fra havn til havn.

Norske Havner mener i tråd med det ovenstående at kommunenes adgang til å ta anløpsavgift bør videreføres som i dag. Kystverkets tilsynsfunksjon må videreføres og styrkes.

Norske Havner er ikke sikker på om den foreslåtte endringen i ansvaret for å fatte vedtak for tiltak i sjø er hensiktsmessig. Kommunene må fortsatt sette av tilstrekkelig ressurser til å uttale seg i saker som berører sjøområde i havn.

Forvaltning av kapital (havnekapitalen)

Utvalget foreslår i kapittel 10 en oppmykning av dagens regelverk ved å gi kommunene som eiere mulighet til å ta utbytte fra havnevirksomheten.

Norske Havner støtter intensjonen i forslaget om en oppmykning av dagens regler. Vi ser at dagens regler har en svakhet i de tilfeller hvor en havn ikke har behov for kapitalen for å drifte og utvikle havnen videre. Vi vil imidlertid påpeke at for å kunne ivareta lovens formål må det ikke åpnes for utbytter som går på bekostning av sjøtransporten. Selve lovteksten åpner for skjønnsmessige vurderinger i forhold til hva som er tilstrekkelig for å sikre forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling. Loven forutsetter at lokale eiere har lojalitet til de nasjonale målsettingene i loven. For sikre at dette ivaretas foreslår Norske Havner at departementet fører tilsyn og at kommuner som ønsker å ta ut utbytte gir departementet melding om dette gjennom en varslingsplikt Vi foreslår at en slik varslingsplikt blir en del av §29.

Organisatorisk skille mellom kommunal havnevirksomhet og farvannsforvaltning
Norske Havner er usikker på hva en legger i dette skillet. Norske Havner konstaterer at Hjelmeng-utvalgets: *Konkurranse på like vilkår* ikke har foreslått at det må være et slikt obligatorisk skille. En må imidlertid sikre et regnskapsmessig skille når virksomheten både driver økonomisk aktivitet og forvaltning.



Norske
Havner

Med vennlig hilsen
Arnt-Einar Litsheim
Direktør