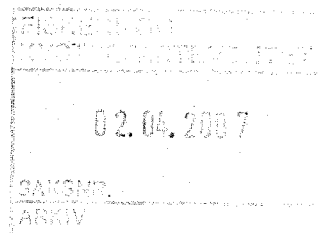




Fiskeri- og Kystdepartementet
Postboks 8118 Dep

0032 OSLO



Deres ref.

Vår ref / Saksbehandler
07/1050-4 P00 &13
Gunnar Steinholt / tlf.

Dato:
28.03.2007

HØRING AV FORSLAG TIL ENDRINGER I LOV AV 8. JUNI 1984 NR 51 OM HAVNER OG FARVANN - HAVNE- OG FARVANNSLOVEN

Lovutkastet etterlater uklarheter hva angår grenseoppgang mellom statlige farleder (hoved- og biled) og kommunale farleder

Videre gir ikke lovutkastet noen klar grenseoppgang mellom hvor farleder slutter og den enkelte havns myndighetsområde begynner.

En måte å klarlegge grensene på kan være å kombinere havnelovens definisjoner (§§ 1 og 2) og samtidig ta i bruk planlovgivningen ved at et bystyre/kommunestyre vedtar havnas virkeområde/ansvarsområde, og følgelig også området hvor det kan fastsettes pristariff i henhold til lovutkastets § 6-5. På denne måten får en også avklart havnens sjøareal.

Organisering/eierformer

Departementet legger her opp til både sentralisering av havnevirksomhet og til en privatisering av driften. Dette er problematisk av flere grunner:

- En sentralisering av havnene bør skje som et resultat av politiske beslutninger, ikke som et resultat av konkurranse.
- Når brukerne også kan opptre som eiere vil dette åpne for uheldige konkurranseforhold.
- Endring i havnestrukturen vil gi føringer for utvikling av annen infrastruktur.
- Driftselskapene skal operere utenfor både offentlighetsloven og forvaltningsloven.

I sum mener vi dette ikke er i tråd med Soria-Moria erklæringens punkter om eierskap og kontroll over viktig infrastruktur.

Økonomi/inntekter

Selv om vi ikke ønsker en privatisering av havnedriften ser vi ikke bort fra at dagens inntektssystem kan være foreldet og at en viss form for konkurranse, også på pris, mellom offentlig eide og drevne havner kan ha noe for seg. Vi velger derfor å støtte departementet på dette området. Samtidig mener Fagforbundet at havnekapitalen (nåværende havnekaske) må kunne disponeres av kommunen, også til andre formål enn havn.

Miljø

En av hovedårsakene til at det samfunnsmessig er fornuftig å styrke og videreutvikle sjøverts transport, også i forhold til andre transportformer, er at sjøverts transport gjennomgående er mer miljøvennlig og bidrar med mindre skadelige miljøutslipp per tonn/mil enn de fleste andre transportformer.

Det bør etter vår mening derfor fremkomme som et av hovedformålene i lovens § 1-1 (formål), å tilrettelegge samt stimulere til økt bruk av mer miljøvennlige sjøverts transportformer.

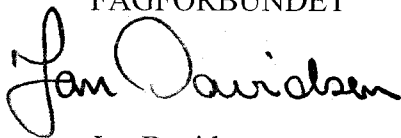
Forutsigbarhet og klarhet

Gjennomgående i det foreliggende lovutkastet, er at departementet i praktisk talt alle sammenhenger forbeholder seg retten til ved pålegg, enkeltvedtak, andre beslutninger, gjennom forskrift etc. å begrense eller overføre myndighet, definere unntak, fastsette andre regler, beslutte pålegg etc.

Dette åpner for at det kan skapes usikkerhet, uklarhet og ikke minst uforutsigbarhet om hva som faktisk er og vil være lovens reelle innhold hva angår myndighet, ansvar og oppgaver samt praktisering av lovens ulike paragrafer. I tillegg gir det uforholdsmessig mye makt til embetsverket til å endre og begrense lovens faktiske innhold, etter at rett folkevalgt organ har behandlet og vedtatt loven.

I særlige tilfeller kan det være fornuftige lokale behov som taler for at unntak eller dispensasjon bør vurderes. I slike særlige tilfeller anbefales det at kommunen selv (bystyret) kan gi slik tillatelse på nærmere angitte vilkår.

Med hilsen
FAGFORBUNDET



Jan Davidsen
Leder

Kopi: Partikontorene DnA, SV og SP