

FELLES

HØRINGSUTTALELSE

TIL

FORSLAG TIL REVIDERT LOV OM HAVNER OG FARVANN M.V.

Vi viser til Deres brev av 21. desember 2006 om ovennevnte med vedlegg.

I vår uttalelse i det etterfølgende vil vi innledningsvis ta opp noen generelle og prinsipielle problemstillinger. Deretter vil vi trekke frem noen konkrete forslag til lovforslaget som har særlig viktighet og deretter vil vi gå gjennom forslaget paragraf for paragraf.

Oppsummering - konklusjoner

- **Vi gir vår tilslutning til lovforslagets formål**
- **Det er behov for klargjøring av en del begreper og ord. Dette gjelder både i § 1-4 Definisjoner, men også i andre tilfeller.**
- **Forslagene i §§ 2-1 og 3-14 må sees i sammenheng. De synes å innebære store konsekvenser for mange kommuner og havner. Det er imidlertid noe uklart hvordan bestemmelsene skal forstås og hvilken virkning de vil ha. Det er derfor nødvendig med avklaring. Vi mener at ansvaret for den delen av havnedistriktet som ikke er omfattet av statens ansvar, må tillegges havnemyndigheten og inntektene må tilfalle havnekapitalen.**
- **Rollefordelingen i havnene og som legges til grunn for lovarbeidet, er, og bør fortsatt være, slik at skillet går mellom havnemyndighetens oppgaver som myndighetsutøver og den operasjon/drift som utøves av offentlige og private aktører i havna.**
- **Vi er, på visse betingelser, enig i forslaget, § 6-5, som innebærer at det blir alminnelig prising av havnenes tjenester. Vår tilslutning er betinget av at havnene fortsatt gis rettslig sikkerhet for inndriving av tilgodehavende. Lovforslaget gir nå bare slik beskyttelse/fortrinn til statens gebyrer.**
- **Vi gir vår tilslutning til de organisasjonsmodeller som foreslås i § 7-3. Eierskap til arealer og tung infrastruktur bør være begrenset til de offentlige havnene, men havnemyndighetene må ha anledning til å inngå ulike former for driftssamarbeid med private aktører.**
- **Havnenes økonomi bør fortsatt være atskilt fra kommunens øvrige økonomi og bare kunne benyttes til havneformål. Det bør ikke gis anledning til å ta utbytte fra en havn som er organisert som IKS eller AS. Havnekapitalens midler bør imidlertid kunne investeres i prosjekter eller virksomheter som vil styrke havnens samlede virksomhet.**
- **Det bør bli en ny høring på det endelige lovforslaget**

Bakgrunn og begrunnelse for lovforslaget

Både næringslivets behov og de rammevilkår som fastsettes for næringsliv og havnevirksomheten, er sentrale forutsetninger for havnenes utvikling. Dette gjør at havnene står overfor mange utfordringer. I høringsbrevets pkt 2. og i høringsnotatets innledning fremholder også dette ved at det vises til de store endringer som har skjedd i samfunns- og transportutviklingen de senere år. Havnene, havneadministrasjonene og deres organisasjoner representerer derfor virksomheter i stor endring. Dette setter krav både til havnene og til organisasjonene. Vi er enige i denne påpekning og vil for egen del peke på at dagens havnelovgivning, som er fra 1984, og på mange områder bygger på den tidligere havneloven av 1933, ikke lenger er et godt grunnlag for regulering av havnene dersom man har andre målsettinger med en lovregulering enn å regulere havnene som myndighetsutøvere.

Av lovforslaget § 1-1 *Lovens formål*, høringsbrevets pkt 2. samt høringsnotatets 20 første sider, fremgår at målsettingen med loven blant annet er å legge til rette for at den kan bidra til å oppfylle målsettingene i transportpolitikken. Dette innebærer at den nye loven i langt større grad vil regulere havnene som effektive ledd i logistikkjeden fremfor å regulere dem som myndighetsutøvere slik som i dag.

Det synes ellers som om departementet har lagt stor vekt på ECONs Forskningsrapport 74/01 *Havner i bakevja*. Denne rapporten bygger på omdiskuterte metoder og meget diskuterte forutsetninger og vi vil på det sterkeste frarå at man legger rapporten til grunn for bestemte oppfatninger av havnenes effektivitet. Vi mener også at det i denne sammenheng er relevant å trekke fram andre rapporter som for eksempel *Hva koster et skipsanløp* (TØI 716/2004), der det klart fremgår at betalingen til havnevesenet bare utgjør en liten del av kostnadene ved et skipsanløp.

Vi er enig i at det i dagens samfunn vil være riktig, i større grad enn tilfellet har vært tidligere, å fokusere på havnenes rolle som gode bidragsytere for effektive transportløsninger. Et vesentlig spørsmål da blir om det fremlagte forslaget vil være det verktøy man trenger. Vi tror det langt på veg er tilfellet og vil derfor være enig i mange av de endringer som er foreslått i forhold til gjeldende lov. Vi har imidlertid likevel innvendinger på noen sentrale punkter.

Generelt

Begreper og definisjoner

Til forandring fra gjeldende lov, har man dessuten tatt inn en omfattende definisjonsliste. Vi mener dette er en fordel for forståelse av loven for øvrig og gir dette vår tilslutning. Det innføres ellers flere nye begreper eller annen bruk av begreper som også i dag anvendes i lovteksten eller i tilhørende forskrifter. Dette gjelder både i § 1-4 *Definisjoner* og andre steder i lovteksten. Vi vil bemerke de konkrete tilfeller i det etterfølgende, men vil likevel peke på problematikken innledningsvis for å understreke betydningen av konsistent begrepsbruk. Dette er viktig for å unngå uklarheter når man nå vil få en ny lovtekst som skal gjelde i mange år fremover.

Ansvar og plikter

Lovforslaget § 2-1 innebærer at enhver kystkommune uten videre vil være ansvarlig som farleds- og havnemyndighet innenfor sitt havnedistrikt. Denne nye ordningen representerer det sentrale skillet for ansvar og myndighet mellom hhv. kommune og stat. Ordningen innebærer videre at kommuner som tidligere bare i beskjeden grad har etablert havneadministrasjon, etablert og drevet havnevirksomhet og hvor det ikke tidligere heller har

vært opprettet havnedistrikt, uten videre vil få et økt ansvars- og kompetanseområde. Denne utvidelse av havnedistriktet og dessuten den utvidede kompetansetildeling reiser spørsmålet om kommunens ansvar nå blir så omfattende at det vil innebære en uheldig risiko for de enkelte kommuner.

Det er viktig at det er samsvar mellom det ansvar og de plikter som pålegges kommunene og havnemyndigheten og de virkemidler som stilles til disposisjon for å oppfylle ansvaret. Dette kommer klart frem som en problemstilling når det gjelder de pålegg kommunene får i havnedistriktet utenom hovedleder og bileder og det finansielle verktøy, eller mangel på sådant, som stilles til disposisjon. Vi kommer tilbake til dette i det etterfølgende om ansvar i havnedistriktet og finansiering av tiltak.

Havnedistrikt

Lovforslagets § 2-1 og § 3-14 må ses i sammenheng.

Forslaget synes å kunne innebære en vesentlig utvidelse av kommunenes ansvar i forhold til i dag, jfr dog ovenstående. For mindre kommuner, som i dag ikke har noen havneadministrasjon og erfaring med håndtering av havne- og farvannsmessige forhold, vil det foreslåtte regime med hovedansvaret hos kommunen kunne få større konsekvenser enn hos større kommuner. Men også de større kommuner vil merke endringene. Dette reiser mange spørsmål om hvilke farleder som overføres kommunen, hvilken anledning har kommunen til å nedlegge eksisterende farleder m.v.

Vi mener at det ansvar som nå pålegges i det nye havnedistriktet i praksis må ligge hos *havnemyndigheten* når slik er etablert. Dette fremgår imidlertid ikke klart i lovforslaget. Dersom det ikke er tenkt slik, innebærer lovforslaget i praksis at det må opprettes en egen havneadministrasjon i kommunene. Den sterke understrekningen av skillet mellom forvaltning og drift, og det forhold at det er foreslått at kommunen kan ta betalt for sin "forvaltning" i havnedistriktet bekrefter dette.

Vi stiller oss sterkt avvisende til denne forståelse av havnemyndighetens og kommunenes oppgaver. Havnemyndigheten vil også etter lovforslaget, slik vi forstår det, ha myndighet utenfor kaikanten i havneområdet, som f.eks ankringsområder, skip-til-skipoperasjoner, ISPS-overvåkning m.m. Likeledes utøver havnemyndigheten flere myndighetsoppgaver på land, som f.eks tilsyn, tillatelser, avfallsmottak og ISPS og annet sikringsregelverk. Disse oppgaver blir ikke borte med en revidert havne- og farvannslov. Vi har for så vidt ikke noe imot at man klargjør skillet mellom forvaltning og annen havnevirksomhet, *havnedrift*, men at dette skulle lede til at man får en situasjon der havnemyndigheten skal drive *havnedrift* og så skal kommunen drive *farledsforvaltning* blir feil. Skillet må gå mellom havnemyndighetens havnevirksomhet som myndighetsutøver og den operasjon/drift som utøves av offentlige og private aktører i havna.

Bestemmelsen om finansiering, § 3-14, fremstår imidlertid som meget uklar, jfr foranstående om ansvarsdeling m.v. og det synes som om havnemyndigheten vil få forpliktelser i havnedistriktet som kommunen kan kreve betaling for. Dette er imidlertid uklart. Slik regelverket nå er foreslått, vil kommunen få inntekter fra tiltak i havnedistriktet, mens havna vil få bortfall av dagens anløpsavgift. Dersom dette er riktig, vil havnemyndighetens muligheter til å finansiere sine forpliktelser utenom hoved- og biled, være betydelig innskrenket, jfr foranstående om ansvarsdeling.

Dette kan få alvorlige konsekvenser for flere offentlige havner.

Havna/havnemyndigheten må få anledning til å kreve farledsgebyr, som skal dekke kostnadene til tiltak i havnedistriktet, både investering og drift, som er kommunens ansvar etter forslaget. Dette farledsgebyret må inngå som en del av *havnekapitalen*.

Finansiering

I henhold til forslaget, § 6-5 og høringsnotatet side 106 og 206, avvikles reglene for havneavgifter. Dette påpekes også i høringsbrevet hvor det sies at "*Det legges opp til alminnelig prising av havnens tjenester*". Det er mulig at dette kan være en hensiktsmessig løsning. Vi vil komme tilbake til det i det etterfølgende, men vil i denne sammenheng peke på at de havnevederlag som heretter skal kreves opp ikke har muligheter til å sikres gjennom sjøpanterettinstituttet. Det må finnes en løsning på dette.

Det kan stadig vises til eksempler hvor dette er viktig for å kunne utøve rollen som havnemyndighet. Som eksempel kan vises til skip som blir liggende uten kjent eier, uten mannskap, utgjør en forurensingsfare mv og kan bli liggende i ubegrenset tid og oppta plass uten at havnemyndigheten har tvangsmidler til disposisjon. Uten muligheter til sjøpanterett, vil havnemyndighetens stilling svekkes betraktelig.

Dersom det ikke er mulig å beholde sjøpanteretten, vil vi vurdere det slik at det kan være bedre å beholde regler for innkreving av havneavgifter.

Det at dagens regler for havneavgifter bortfaller, medfører også endringer i merverdiavgiftsregimet. Dette synes ikke vurdert i forbindelse med lovrevisjonen. Vi er noe usikre på effekten, men dette må analyseres og tas med i vurdering av hensiktsmessige bestemmelser om havnenes finansiering.

Havnenes organisering og eierskap

Lovforslaget, § 7-3, legger opp til at kommunen skal ha stor frihet til å velge organisasjonsform. I høringsnotatet pekes i denne forbindelse på at det må skilles mellom myndighetsoppgaver og kommersiell drift.

Når det gjelder havnenes kommersielle drift, legger lovforslaget opp til at denne kan organiseres som eget rettssubjekt eller fortsatt gjøres av kommunen. Det sies at driftsselskapet skal være offentlig eid, og dette fremgår også av høringsnotatet, men i lovteksten er "offentlig" satt i (). Dette bør stå uten ().

Vi gir vår tilslutning til de organisasjonsmodeller som foreslås i § 7-3. Myndighetsutøvelse, samt eierskap til arealer og tung infrastruktur, bør være begrenset til de offentlige havnene, men havnemyndighetene må ha anledning til å inngå ulike former for driftssamarbeid med private aktører. Det må da være anledning for havnemyndigheten å skyte inn midler fra havnekapitalen i selskapet og at dette også kan skje som et tingsinnskudd. Vi viser ellers til våre merknader til § 7-3 i nedenstående.

Vi gir i denne sammenheng også vår tilslutning til forslaget, § 7-9, om offentlig og privat samarbeid, herunder slik som beskrevet i foranstående.

Havnekapitalen – økonomiforvaltning

Havnene har tradisjonelt vært opptatt av at havnekassens midler skal holdes atskilt fra kommunekassen og ikke skal kunne anvendes til andre formål enn havneformål. Grunnene til

dette er flere; en er at dette har vært et viktig verktøy for å ivareta de interesser havnene har som sentrale ledd, knutepunkt, i det nasjonale transportsystemet, et annet er at dette har vært en måte å sikre at sjøtransporten ikke betaler for mer enn det havnetjenestene koster. Vi er enige i den argumentasjonsrekke som departementet beskriver i sitt høringsbrev, der det i den forbindelse pekes på at havnevirksomheten finansieres gjennom gebyrer og vederlag som belastes sjøtransporten. For å oppnå målsettingen om styrket sjøtransport, er det nødvendig at verdiene i havnekassen fortsatt skal legge til rette for sjøtransport og effektiv havneutvikling.

Det fremholdes imidlertid på den annen side at prinsippet om atskilt havneøkonomi kan oppfattes som en særegen konstruksjon som er til hinder for en nødvendig omstilling og endring av havnestrukturen. Dette mener vi ikke er tilfellet, snarere tvert imot. Det kan like sterkt hevdes at denne konstruksjon er et avgjørende grunnlag for en slik utvikling. Det avgjørende forhold er at midlene består i havnekassen til disposisjon for havnas utvikling.

Vi er på den bakgrunn enige i lovforslagets tekst, § 7-4 andre ledd, om at havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler. Likeledes er vi enige i formuleringen i § 7-5 om at havnekapitalen ikke kan benyttes til andre formål enn havneformål. Med de forbehold som er nevnt foran om adgang til å investere i driftsselskap og eventuelt investere i formål som er til nytte for havnedriften, bør denne beskranking også gjelde havner som er etablert som egne rettssubjekt.

Til de enkelte paragrafer

Vi medtar her bare de paragrafer der vi har merknader.

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1-1 Lovens formål

Vi har merket oss at man i formålsparagrafen har tatt inn formuleringer som, slik vi oppfatter det, er tilpasset de transportpolitiske målsettinger, herunder hensyntagen til miljø og sikkerhet, og som gjør at loven må sees på som et virkemiddel i den anledning.

Vi gir vår tilslutning til lovens formål.

§ 1-4 Definisjoner

Til forandring fra gjeldende lov, har man tatt inn en omfattende definisjonsliste. Vi mener dette er en fordel for forståelse av loven for øvrig og gir dette vår tilslutning. Vi har imidlertid noen merknader til enkelte definisjoner og forslag til endringer.

Rekkefølge

Vi foreslår at man omredigerer noe hva havnerelaterte definisjonene angår og foreslår følgende rekkefølge:

- a) Fartøy
- b) Havnedistrikt
- c) Havn
- d) Havnemyndighet (Nytt, jfr. nedenstående)
- e) Havnevirksomhet
- f) Havneanlegg
- g) Farled
- h) Stamled (Ny, jfr. nedenstående)

- i) Hovedled
- j) Biled
- k) Lokalled (Ny, jfr. nedenstående)
- l) Farvann

Som det fremgår har vi introdusert noen nye begreper

Havn, § 1-4 b)

Lovteksten er detaljert, men uttaler ikke klart nok at bruk av havnen også omfatter et fartøys opphold i havnen. Dette må klargjøres ved en formulering som omtaler havnen som et område som er til bruk for fartøy som trafikkerer, ankrer eller har annet opphold der.

Bestemmelsens siste punktum kan forstås slik at det her er tale om havnens landarealer. Lovteksten bør utformes slik at det fremgå klart at havnen innenfor havnedistriktet består av et sjøareal og et landareal og at dette arealet fastsettes i kommunalt planverk etter plan- og bygningsloven.

Havnemyndighet, ny 1-4 d)

I § 1-4 er *havn* definert som et områdebegrep og slik er det brukt, særlig i farvannsdelen av loven, men så fremgår det andre steder i teksten at man åpenbart mener havnemyndigheten/havneadministrasjonen, dvs havnevesenet i dagens språkbruk. Dette blir uryddig, man må da enten legge myndighetsutøvelsen inn i havnebegrepet eller så må man opprette et supplerende begrep. Vi foreslår i den forbindelse *Havnemyndigheten*, jfr våre merknader foran under "Havnedistrikt". Dette er i samsvar med internasjonal språkbruk og virker presiserende og klargjørende ved lesing og forståelse av lovens ulike bestemmelser. Havnemyndighetens geografiske forvaltningsområde er havnedistriktet.

Vi foreslår følgende definisjon:

d) Havnemyndighet: Det organ som er opprettet for å utøve havnevirksomhet og har det forvaltningsmessige og administrative ansvar for havnas infrastruktur, herunder tilrettelegging for, og koordinering og kontroll av, andre aktørers aktiviteter i havna.

De ulike "leder"

Kystverket har lagt frem utredningen *Sjøverts stamnett*, som også omhandler *Stamled* og *Lokalled*. Den nye lovteksten bør på dette området være harmonisert med det system som vil gjelde innen Nasjonal transportplan (NTP).

Havnevirksomhet/havnedrift

Man definerer i § 1-4 c) *havnevirksomhet*, men tar senere i bruk begrepet *havnedrift*, § 7-4 b). Dette blir uryddig. Dersom man mener noe annet med *havnedrift* enn *havnevirksomhet*, må man definere *havnedrift*. Dersom man mener det samme, må man bruke bare det begrepet som er definert i § 1-4.

§ 1-5 Plikt til å gi opplysninger og føre statistikk m.v.

Tilsvarende plikt til å føre statistikk reguleres i dag av forskrift nr. 819 av 17.08.1989.

Havnene er på linje med annen næringsvirksomhet pliktige til å avgi statistiske opplysninger til Statistisk Sentralbyrå i samsvar med statistikkloven. Vi ber departementet vurdere om dette er tilstrekkelig grunnlag for de formål som skisseres i lovforslaget.

Kapittel 2 Ansvar og myndighet etter loven m.v.

§ 2-1 Ansvar og myndighet etter loven

Vi har berørt problemstillingen i denne paragraf i foranstående og pekt på sammenhengen med bestemmelsene i § 3-14, samt viktigheten av at det er samsvar mellom det ansvar og de plikter som pålegges kommunene og havnemyndigheten og de virkemidler som stilles til disposisjon for å oppfylle ansvaret. Dette kommer klart frem som en problemstilling når det gjelder de pålegg kommunene får i havnedistriktet utenom hovedleder og bileder og det finansielle verktøy, eller mangel på sådant, som stilles til disposisjon.

Vi mener at det ansvar som nå pålegges i det nye havnedistriktet i praksis må ligge hos *havnemyndigheten* når slik er etablert. Dette fremgår imidlertid ikke klart i lovforslaget. Dersom det ikke er tenkt slik, innebærer lovforslaget i praksis at det må opprettes en egen farledsadministrasjon i kommunene. Den sterke understrekningen av skillet mellom forvaltning og drift, og det forhold at det er foreslått at kommunen kan ta betalt for sin "forvaltning" i havnedistriktet bekrefter dette. Det er imidlertid slik at havnemyndigheten vil, både etter gjeldende lov og etter lovforslaget, ha mange forvaltningsoppgaver både i sjøområdet og på land. Denne myndighetsutøvelse inngår i havnevirksomheten, men kommer på toppen av driftsoppgaver som havnen eventuelt ikke har overlatt til private aktører. Arbeidet med disse oppgaver må kunne finansieres, jfr våre merknader i det etterfølgende til § 3-14.

Kapittel 3 Bruk av farvann. Navigasjonsveiledning

§ 3-1 Generell aktsomhetsnorm

Man innfører en aktsomhetsregel på tilsvarende måte som i veitrafikkloven. Nå har man imidlertid tilsvarende aktsomhetsregel for skip og sjøfarende i sjøfartslovgivningen. Det er man oppmerksom på og forholdet drøftes i høringsnotatet sidene 62 og 164. Imidlertid vises ikke til sjølovens § 132 eller den nye sjøsikkerhetsloven. Behovet for eventuell aktsomhetsregel, som gjelder de som fører et fartøy, i havne- og farvannsloven må vurderes opp mot de aktsomhetsregler som gjelder føring av fartøy i annen relevant lovgivning.

§ 3-5 Farleder m.v.

Vi viser til våre merknader foran i til § 1-4.

§ 3-11 Meldeplikt

Her refereres til meldeplikt til *havn*. Vi viser i den forbindelse til våre merknader foran til definisjoner, jfr § 1-4.

§ 3-12 Kystgebyr

I paragrafen, andre avsnitt heter det bestemmelser om *kommunenes plikt til å innkreve gebyrer på statens vegne*. Bestemmelsen tilsvarende gjeldende havne- og farvannslov § 26 siste ledd.

Vi er ikke kjent med i hvilken grad denne bestemmelsen anvendes i dag, men det kan virke som om det er noe man har hengt på for å være på den sikre side. Det er kort nevnt i høringsnotatet, side 177, at "Dette kan være praktisk hvor Kystverket tilstedeværelse er liten

eller fraværende”. Vi er sterkt skeptiske til at man opprettholder denne bestemmelsen som en generell fullmakt på et område hvor behovet synes lite. Skulle behovet oppstå, må det kunne løses ved at Kystverket kontakter og blir enig med den aktuelle havnemyndighet om oppdraget og betaling for det.

§ 3-13 Sikkerhetsgebyr

Det bør fremgå at det er staten som skal kreve inn dette gebyret.

§ 3-14 Farledsgebyr

Vi viser til våre betraktninger og synspunkter foran.

Bestemmelsen om finansiering, § 3-14, fremstår som meget uklar, jfr foranstående om ansvarsdeling m.v. og det synes som om havnemyndigheten vil få forpliktelser i havnedistriktet som kommunen kan kreve betaling for. Dette er imidlertid uklart. Slik regelverket nå er foreslått, vil kommunen få inntekter fra tiltak i havnedistriktet, mens havna vil få bortfall av dagens anløpsavgift. Dersom dette er riktig, vil havnemyndighetens muligheter til å finansiere sine forpliktelser utenom hoved- og biled, være betydelig innskrenket, jfr foranstående om ansvarsdeling. Dette kan få alvorlige konsekvenser for flere offentlige havner.

Det er dessuten vanskelig å forstå hvordan man tenker seg at kommunen skal ha oversikt over trafikken i havnedistriktet utenom hoved- og biled. For rederiene vil konsekvensen, hvis kommunen skulle klare å kreve inn gebyrene, være at man må betale et slags gjennomfartsgebyr når man passerer, utenom hoved- og biled, gjennom flere havnedistrikter langs kysten uten å anløpe disse. Vi mener at farledsgebyret må knyttes opp mot anløp i havnedistriktet, både ved private og offentlige havneanlegg.

Som vi har pekt på i våre merknader under ”Havnedistrikt” og til § 2-1 foran, har havnemyndigheten forvaltningsoppgaver i sjøen og på land, både etter gjeldende og foreslått lov. Vi anser det uhensiktsmessig at kommunene gjennom ny lov skal pålegges oppgaver i havnedistriktet som nå tilligger havnevesenet. Når det er opprettet havnemyndighet bør oppgavene i farleden tillegges dette organ.

Havnemyndigheten må få anledning til å kreve farledsgebyr, som skal dekke kostnadene til tiltak i havnedistriktet, både investering og drift, som ikke er KYVs ansvar. Dette farledsgebyret må inngå som en del av *havnekapitalen*.

Det vil også oppstå en konkurransevridning ved at mens den kommunale havna må kreve dekket kostnader i havna, utenom hoved- og biled, over sine havnevederlag, vil private havneanlegg ikke behøve å tenke på denne type kostnader.

Kapittel 4 Tillatelse til bygging og andre tiltak

Arbeidet med de tillatelser som omtales i dette kapittel, vil normalt tilligge havnemyndigheten. Det må, som vi har pekt på foran, foreligge mulighet til å finansiere dette arbeidet. Da det ikke er mulig å ta saksbehandlingsgebyr, må det gis annen mulighet. Vi viser til vårt forslag i foranstående.

§ 4-8 Pålegg om undersøkelse før vedtak kan treffes

Vi antar at kravene i denne paragraf i utgangspunktet ivaretas av tilsvarende bestemmelse i plan- og bygningsloven. Dersom det er tilfellet, virker bestemmelsen her unødvendig.

Kapittel 5 Tiltak ved fare eller skade for ferdselen m.v.

§ 5-2 Vrakfjerning

Det er positivt med den lovhjemmel som her gis til krav om vrakfjerning. Imidlertid går det ikke frem av loven her hva man skal/kan gjøre dersom eierforholdene ikke er klare. Dette er ikke uvanlig forekommende innen shipping og vil være en aktuell problemstilling i mange tilfeller. Det bør derfor inntas bestemmelser som fritar havnemyndigheten for økonomisk ansvar i slike tilfeller.

Kapittel 6 Alminnelige regler om havner

§ 6-1 Adgangen til havner

Her pålegger man et "område" en plikt, jfr § 1-4 b). Vi viser til vårt forslag om bruk av begrepet *havnemyndigheten*. Dette tilfellet kan tas som et godt eksempel på nytten av å bruke begrepet *havnemyndigheten* når man snakker om dem som har forvaltningsansvaret. §§ 6-1 og 6-2 gjelder også private *havner* når § 7-10 kommer til anvendelse. En privat *havn* kan ikke tillegges et slikt forvaltningsansvar vi her snakker om. Vi viser for øvrig til våre merknader til § 7-10 om eventuell bruk av begrepet privat havneanlegg.

I tillegg til de begrensninger som foreslås i plikten til å motta fartøy, bør det også gis anledning til å nekte anløp av skip og/eller skip fra rederi som ikke har gjort opp for økonomiske krav som er forfalt.

§ 6-5 Havnereglement og pristariffer m.v.

Bestemmelsen i denne paragraf, ref. andre ledd, innebærer at havnen kan foreta fri prising av sine tjenester. Vi tror at dette innebærer en fleksibilitet som havnene og brukerne er tjent med og kan med forbehold gi vår tilslutning til forslaget. Vår tilslutning er betinget av at havnene fortsatt gis rettslig sikkerhet for inndrivning av tilgodehavende. Lovforslaget gir nå bare slik beskyttelse/fortrinn til statens gebyrer, jfr § 9-1.

Situasjonen må sees i sammenheng med den plikt offentlige havner har til å ta imot alle fartøyer, jfr § 6-1. Dette gjør at havnemyndigheten ikke kan nekte fartøy hvor det er åpenbar grunn til mistanke om mislighold av krav opphold. Likeledes oppstår det langs kysten, og ofte i mindre havner, situasjoner der man sitter med utestående fordringer som er vanskelige å inndrive og der man i tilfelle realisasjon ikke får innfridd sine krav. De økonomiske konsekvenser kan være alvorlige, særlig for de mindre havner.

Vi mener på bakgrunn av det vi her har fremholdt at det på en eller annen måte, enten ved å ta dette alternativet med i § 9-1, eller på likeverdig vis, gir havnemyndigheten tilsvarende sikkerhet som i dag for utestående krav.

Dersom departementet ikke finner å kunne imøtekomme dette forslaget, må vi foreslå at det i kapittel 6 inntas bestemmelser om havnenes finansiering, f.eks gjennom et system med

havneavgifter eller –gebyrer. Disse bestemmelser kan være enklere enn dagens detaljerte retningslinjer.

Det at dagens regler for havneavgifter bortfaller, medfører også endringer i merverdiavgiftsregimet. Dette synes ikke vurdert i forbindelse med lovrevisjonen. Vi er noe usikre på effekten, men dette må analyseres og tas med i vurdering av hensiktsmessige bestemmelser om havnenes finansiering.

§ 6-6 Sikkerhet og terrorberedskap i havner

Forslaget til lovtekst er det samme som teksten i det lovforslag som nettopp har vært på høring for innarbeiding av slik bestemmelse i gjeldende havne- og farvannslov. Vi viser til vår høringsuttalelse av 16. mars d.å. i saken.

Kapittel 7 Havnevirkksomheten

§ 7-2 Nasjonale havner

Her introduseres begrepet *nasjonale havner*, men begrepet er ikke medtatt i § 1-4

Definisjoner. Det sies noe i paragrafens første ledd om kriterier for *nasjonale havner*, men det bør nok gi en definisjon av hva en *nasjonal havn* er og i den forbindelse bør det blant annet fremgå hvorfor man skal ha *nasjonale havner* til forskjell fra de øvrige havner.

Hvem utpeker nasjonale havner?

Vi gir vår tilslutning til at det er Fiskeri- og kystdepartementet som utpeker nasjonale havner. Vi tror det er riktig at dette skjer etter klare, entydige og åpne kriterier som alle kan forholde seg til og ikke etter politiske prosesser. Dette sikrer alle innsyn i vedtakene om nasjonale havner og forvaltningsloven vil gjelde slik at der vil være klageadgang.

Klargjøring av begreper

Vi viser til våre merknader foran om definisjoner, § 1-4, herunder begrepet *stamnett*. Det synes som om det er meget stort sammenfall mellom de kriterier som Kystverket har lagt til grunn for utpeking av *stamnetthavner* i sin utredning *Sjøverts stamnett* og de kriterier som skal legges til grunn for utpeking av *nasjonale havner*. Det bør klargjøres hvilke sammenhenger det er her og det bør vurderes en opprydding i begrepene. De ulike havnebegreper som benyttes må ha likt innhold i forskjellige sammenhenger og man bør ikke introdusere ulike begreper, men med samme innhold.

§ 7-3 Organisering av kommunale havner

Lovforslaget, § 7-3, legger opp til at kommunen skal ha stor frihet til å velge organisasjonsform. I høringsnotatet pekes i denne forbindelse på at det må skilles mellom myndighetsoppgaver og kommersiell drift.

Myndighetsoppgaver kan ikke delegeres ut fra kommunen, jfr høringsnotatet side 220, og må dermed utøves i et organ som er integrert i kommunen eller i et kommunalt selskap som KF og IKS. Når det gjelder havnenes kommersielle drift, legger lovforslaget opp til at denne kan organiseres som eget rettssubjekt eller fortsatt gjøres av kommunen. Det sies at driftsselskapet skal være offentlig eid, og dette fremgår også av høringsnotatet, men i lovteksten er "offentlig" satt i (). Dette bør stå uten ().

Vi gir vår tilslutning til de organisasjonsmodeller som foreslås i § 7-3. Myndighetsutøvelse, samt eierskap til arealer og tung infrastruktur, bør være begrenset til de offentlige havnene, men havnemyndighetene må ha anledning til å inngå ulike former for driftssamarbeid med private aktører. Dette kan også være sameie av egne driftsselskap, som normalt vil være aksjeselskap. Det må da være anledning for havnemyndigheten å skyte inn midler fra havnekapitalen i selskapet og at dette også kan skje som et tingsinnskudd.

Vi gir i denne sammenheng også vår tilslutning til forslaget, § 7-9, om offentlig og privat samarbeid, herunder slik som beskrevet i foranstående.

§ 7-4 Havnekapitalen i kommunale havner

Vi viser til våre merknader begrunnelser innledningsvis under "Havnekapitalen – økonomiforvaltning" og skal her kun gjenta vår konklusjon.

Havnenes økonomi bør fortsatt være atskilt fra kommunens øvrige økonomi og bare kunne benyttes til havneformål.

§ 7-6 Økonomiforvaltning i havner organisert som aksjeselskap eller interkommunalt selskap.

Utdeling av selskapets midler

Vi viser til våre merknader og begrunnelser innledningsvis under "Havnekapitalen – økonomiforvaltning" og skal her kun gjenta våre konklusjoner.

Det bør ikke gis anledning til å ta utbytte fra en havn som er organisert som IKS eller AS. Havnekapitalens midler bør imidlertid kunne investeres i prosjekter eller virksomheter som vil styrke havnens samlede virksomhet.

§ 7-10 Private havner

Vi gir vår tilslutning til at private havner underlegges forpliktelser som ellers gjelder i offentlige havner. Det må imidlertid foretas en endring og/eller klargjøring av begrepsbruken.

Vi forstår bestemmelsen slik at man med *havn* her tenker seg både en fysisk installasjon og en organisatorisk enhet. Da det ellers i teksten, hvor havn ikke skal forstås med et "område", tydeligvis menes havna som organisasjon/havnemyndighet, må *havn* i denne paragraf erstattes med *havneanlegg*. Vi viser ellers til våre merknader til § 1-4, der vi foreslår å innføre begrepet havnemyndighet for å rydde opp i hva som menes med *havn* i de ulike deler av loven.

§ 7-11 Særlig om statlige havner

Vi viser til våre merknader i foranstående om private havner. Likeledes bør man her anvende begrepet statlige *havneanlegg*.

Kapittel 9 Inndrivelse av krav etter loven

§ 9-1 Inndrivelse av gebyr

Paragrafen gjelder kun de statlige gebyrer.

Vi viser til vår merknader foran til § 6-5 og vil igjen understreke den betydning muligheten havna gis til å sikre sine krav har for vårt syn på adgangen til alminnelig prising av havnetjenester.

Tilbakeholdsrett

Lovforslaget inneholder ingen regler om tilbakeholdsrett. Dette innebærer at havnen ikke får noen særlig tilbakeholdsrett, slik dagens lovgivning gir, jfr. § 25.

Vi anser dette som meget beklagelig og foreslår at bestemmelser om tilbakeholdsrett, tilsvarende § 25 i gjeldende lov, innarbeides i den nye loven.

Kapittel 12 Ikrafttredelse og endringer i andre lover

§ 12-1 Ikrafttredelse

Tidspunktet for ikrafttredelse vil selvsagt måtte fastsettes i henhold til fremdriften i saksbehandlingsprosessen og tidspunkt for vedtak i Stortinget. Generelt vil vi bemerke at det må gis god tid fra tidspunkt for vedtak om ny lov til dato for ikrafttredelse.

§ 12-2 Overgangsregler

Mange forskrifter, som er fastsatt i någjeldende lov, vil måtte endres, men det kan også være forskrifter som det kan være ønskelig å opprettholde. I slike tilfeller må det utformes nye forskrifter med hjemmel i den nye loven. Som eksempel kan vi vise til forskrift av 24.09.1984 nr. 1678 og bestemmelsene om hva som skal betraktes som "særlig havneinnretning" og inngå i havnekapitalen.

Høring

Departementet har i flere prinsipielt viktige saker ikke fremmet ett konkret forslag, men skissert flere alternative løsninger. Dette gjør at vi ber om at når, man etter høringen, legger frem sitt forslag til revidert havne- og farvannslov, sender denne på fornyet høring før saken sendes Stortinget.

Bakgrunnsmateriale

Vi har i hovedsak lagt til grunn for vår uttalelse følgende:

- Havnelovutvalgets innstilling av 6. mars 2003
- Fiskeri- og kystdepartementets høringsdokumentasjon
- Internt høringsseminar 30. januar 2007
- Uttalelser og merknader fra 20 medlemshavner
- Juridisk betenkning fra adv. Brynjar Østgård

Oslo, 30. mars 2007

Norsk Havneforening


Halvar Pettersen
Styreleder

Norsk Havneforbund


Odd G. Andreassen
Styreleder