



Norsk Sjøoffisersforbund

Norwegian Maritime Officers' Association

Hvori opptatt: Norges Skipsførerforbund (stiftet 1889)
og Norsk Styrmandsforening (stiftet 1910)

Det Kongelige Fiskeri- og kystdepartementet

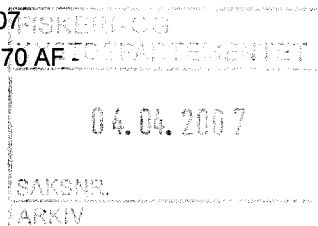
Postboks 8118 Dep.
0032 OSLO

Dato: 30.03.2007

Vår ref: 2006/00670

Deres dato:

Deres ref:



Uttale vedr. forslag til revidert lov om havner og farvann m.v.

Norsk Sjøoffisersforbund viser til høringsnotat av 21. desember 2006 vedrørende ovennevnte.

For Norsk Sjøoffisersforbund vil det ikke være mulig å gå inn hele lovforslaget slik det er fremlagt, til det trengs det langt mer kapasitet enn det rår. Derfor blir det fra forbundets side en del generelle betraktninger om forslaget, og om den transportpolitikken som hittil har blitt ført.

Når departementet skriver at hovedmålsettingen med en revidert havne- og farvannslov er å etablere et juridisk rammeverk som i lys av de nye utfordringene bidrar til at havnene får utvikle seg som logistikknutepunkt, og til en effektiv og trygg sjøtransport med de miljøfortrinn som sjøtransporten har i forhold til andre transportformer, så slutter vi oss fullt og helt til det. Vi er derimot ikke så sikre på at utfordringene er nye, men at det er kjente utfordringer som i de senere år har utviklet seg i stadig mer negativ retning.

Det har i skiftende regjeringskonstellasjoner blitt utarbeidet nasjonale transportplaner som klart har tilkjennegitt at godstransport i langt større grad må bort fra veiene og over på kjøll. Men dessverre så har det vist seg at til tross for de gode intensjonene, så har godstransporten på veiene eskalert både med norske transportselskaper, ikke minst ved hjelp av utenlandske trafikkfarlige kjøretøyer. Sjøtransporten langs kysten har det ikke vært mulig å drive regningssvarende under norsk flagg. Ikke minst på bakgrunn av de mange gebyrer og avgifter som denne transportsektoren blir underlagt, og som dessverre til denne tid bare har økt både i størrelse og antall.

Dersom regjeringens intensjon skal kunne gjennomføre mer last fra vei til kjøll, så hjelper det ikke bare å endre havne- og farvannsloven, men da må en langt større grad enn tidligere være villig til å legge strammere reguleringer på transportsektoren på veiene.

Endringer i havnesektoren:

Norsk Sjøoffisersforbund slutter seg til departementets syn om at nasjonalhavnene må sikres god tilknytning det landbaserte transportnettverket, og til effektive sikre transportfarleder. Vi er litt usikre på hvem som skal utpeke disse nasjonalhavnene, om det skal være politisk eller faglig bestemt. Det viktigste for oss som brukere av havnene i det daglige, er at nasjonalhavnene er plassert der godsmengdene naturlig ligger til rette for det, og ikke ut fra politiske prestisjer.

Norsk Sjøoffisersforbund er bekymret for den stadig tiltakende "privatisering" som skjer innenfor havneområdene. Vi er redd for at dette på sikt kan være med på å svekke allemannsretten og den offentlige tilgjengeligheten til havnene på sikt, selv om loven i utgangspunktet også vil omfatte private havner som blir utleid til andre enn eier.

Norsk Sjøoffisersforbund kan heller ikke slutte seg til departementets forslag om at reglene om havneavgift blir avvirket, og at en går over til kommunale prisning av de tjenester som blir levert. Selv om havneavgiftene også er fastsatt av de kommunale havnestyrene føler vi at omlegging vil være et incitament til en økning av havneavgiftene, som i enkelte havner allerede er urimelig høye. Når det dertil er forslag om at kommunene kan kreve inn et farledsgebyr for farleder som faller utenom hovedledene, men som er innenfor de enkelte havneområdene, så kan vi ikke annet enn se dette som et nytt gebyr i tillegg til de omfattende gebyrene som allerede er fastlagt i dag.

Farvannssektoren:

Norsk Sjøoffisersforbund slutter seg til departementets forslag om at Kystverket gis adgang til å igangsette planlegging og regulering i havner og farleder tilsvarende myndighet som Statens Vegvesen har for veg. Og vi slutter oss fullt ut til at det blir etablert standarder, eller farledsnormaler med forskrifter som tilkjennegir minimum dybde, selingshøyde etc i farledene. Dette tror vi med rimelig visshet vil øke sjøsikkerheten.

Råd for kystsikkerhet og beredskap:

Departementets forslag om å opprette et eget råd for kystsikkerhet og beredskap er prisverdig. Men etter Norsk Sjøoffisersforbund sitt syn bør ikke dette bare omfatte samarbeids- og kontaktorgan innenfor statsforvaltningen som har ansvaret for sikkerheten og beredskapen langs kysten, men også innbefatte de daglige "brukerne" av kysten.

Aktsomhetsnorm til sjøs:

Norsk Sjøoffisersforbund slutter seg til forslaget om en slik lov. Dette til tross for at en plikt til å melde om navigasjonsfarer vil medføre ytterligere belastning for navigatørene langs kysten. Denne plikten har vel de fleste allerede innebygd i seg, men det er ikke til å komme fra at det med navigasjonsfarer ikke er et absolutt. Det vil alltid være forskjell i oppfattelsen av dette.

Likeså slutter vi oss til en tydeligere statlig hjemmel til å foreta inngrep overfor havarister.

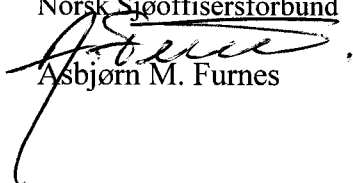
Havnekassen:

Norsk Sjøoffisersforbund mener at det er av den største betydning at havnekassene blir opprettholdt adskilt fra kommunenes øvrige økonomi, slik som loven hjemler for i dag. Gjeldende lov burde kanskje her vært enda strammere, i det vi har opplevd tilfeller at havneområdet og havnens økonomi, og da først og fremst havnens utgifter, har strekt seg langt utover det som skulle omfatte havnen og det som har med sjøtransport å gjøre.

Norsk Sjøoffisersforbund er også av den formening at selskaper som er etablert av havnekassens midler i prinsippet kun skal eies av det offentlige. Men dersom en skulle slippe private eiere inn i slike selskaper så må en sørge for at det er majoritetseid- og styrt av det offentlige. Dette må være et absolutt for det som er utpekt som nasjonalhavner av statlige organer.

Med vennlig hilsen

Norsk Sjøoffisersforbund



Asbjørn M. Furnes