

POSTADRESSE	GATEADRESSE	ORG.NUMMER	TELEFON/FAX	E-POST	BANK
Postboks 392	Kirkegt. 1	971 035 714 MVA	77 66 18 50	adm@tromso.	6420 05 06705
9254 TROMSØ			77 66 18 51	havn.no	
Havnevakt • Port Control: Tlf. 77 66 18 52. Mobiltelefon: 911 07 444					

1. Havnebegrepet

Uttrykket "havn" brukes i lovutkastet dels i betydningen en nærmere avgrenset infrastruktur, jfr Utk. § 1-4 bokstav b) og dels i betydningen den organisatoriske enhet, jfr utk. § 7-3. Dette korresponderer også med den begrepsbruk som benyttes i høringsnotatets kapittel 13 og kapittel 14 respektive. Dette skaper neppe problemer, da det fremgår av sammenhengen hva som menes. På den annen er denne begrepsbruken ikke udelt heldig, da den kan svekke presisjonsnivået i den nye lov.

Tromsø havnestyre foreslår at begrepsbruken overveies nærmere.

2. Lovens systematikk – de organisatoriske bestemmelser

Utk. del II omhandler "farvann", mens del III omhandler "havner". Den nærmere regulering av hvorledes kommunens utøvelse av sin kompetanse kan organiseres, behandles under Utk del III, nærmere bestemt i Utk. kapittel 7-3, selv om disse reglene også har adresse til den kompetanse som utøves i "farvann", og således systematisk sett ikke er særskilt for det som gjelder "havner".

Det hadde vært mer konsistent om reglene om de organisatoriske bestemmelser for oppgaver utenom ren havnedrift og for den offentlige myndighetsutøvelse hadde vært flyttet fra Utk. del III, § 7-3 til del I, som jo er felles for havner og farvann. Slike felles organisatoriske bestemmelser kunne f eks vært tatt inn i del I, kapittel 2.

Dette ville ha gitt en riktigere systematikk og vært mest korrekt i forhold til at den offentlige myndighetsutøvelse dels gjelder i havnene i snever forstand og dels gjelder utenfor disse, nemlig i de farvann og de tilstøtende landområder som utgjør havnedistriktet. De organisatoriske bestemmelsene går rent systematisk utenfor rammen for Utk. del III.

En flytting av de organisatoriske bestemmelsene hadde også vært riktigere i forhold til at oppgaver som ikke knytter seg til ren havnedrift, men til offentlige oppgaver som f eks etablering av farled, også legges under de havneorganer som opprettes.

Tromsø havnestyre foreslår at de organisatoriske bestemmelser flyttes til Utk. del I.

3. Lovens systematikk - IKS

Det følger av Utk. § 7-3 tredje ledd at det kan etableres interkommunale selskaper (IKS) til å "ivareta oppgaver og utøve myndighet etter loven her".

Det legges opp til at vedkommende IKS altså skal utføre oppgaver og utøve myndighet ut over den rene havnedrift. På samme måte som under pkt 3 ovenfor, bør slike regler om opprettelse av IKS vurderes flyttet til f eks del I, kapittel 2.

Tromsø havnestyre foreslår at bestemmelsene om IKS flyttes til Utk. del I.

4. Generelt om kommunale farleder.

Tromsø havnestyre bemerker at forvaltningen av farledene er sentral både av sikkerhetsmessige og andre transportmessige hensyn langs kysten. Ansvar for dette bør påligge staten.

Tromsø havnestyre foreslår derfor at utkastet endres slik at ansvaret for samtlige farleder påligger staten.

5. Farled – praktiske problemer for kommunen

Kommunen gis det generelle ansvar for farleder og farvann utenom hoved- og bileder. De fleste kommuner har ikke den fagkunnskap, det personell og det utstyr – herunder fartøyer – som kreves for dette arbeidet.

Det hadde vært ønskelig at høringsnotatet befattet seg med de praktiske sider av dette ansvaret. Det må antas at svært mange kommuner må leie hjelp fra Kystverket for å ta hånd om deler av sine oppgaver i farledene. Spørsmålet er da om Kystverket skal ha *plikt* til å stille sine ressurser til disposisjon. Hvis ikke vil man risikere at en del kommuner rent praktisk ikke vil kunne oppfylle sine forpliktelser etter loven. I ethvert fall vil det kunne ta adskillig tid før de forskjellige kommuner – enten alene eller gjennom samarbeid med andre kommuner – klarer å opparbeide slik kompetanse og skaffe det utstyr som skal til for vedlikehold av farleden.

De praktiske problemer for kommunene kan avbøtes ved at staten i medhold av Utk. § 2-1 siste ledd gjør unntak for kommunens ansvar og myndighet for så vidt, men det er ikke tilfredsstillende at det legges opp til en ordning som kanskje påkaller omfattende unntak i praksis.

Tromsø havnestyre fraråder at kommunen alene står fritt til å avvikle farleder. Dette må under enhver omstendighet presiseres i utkastet.

6. Farled – plikt til å videreføre etablerte farleder

Staten vil etter Utk. § 2-1 formentlig overlate en rekke farleder til kommunen fordi farleden hverken er hoved- eller biled. Da reiser seg spørsmålet om kommunen er forpliktet til å videreføre

vedkommende farled, med det ansvar og de omkostninger det medfører. I enkelte tilfeller kan det være at kommunen ønsker å avvikle vedkommende farled, f eks fordi dens nytte ikke står i forhold omkostningene ved å holde den ved like

Tromsø Havnestyre fraråder at kommunen alene står fritt til å avvikle farleder. Dette må under enhver omstendighet presiseres i utkastet.

7. Praktiske forhold knyttet til farledsgebyr

Kommunens utgifter til farleden skal dekkes inn gjennom farledsgebyret, jfr Utk. § 3-14.

Det er i Utk. uklart hvorledes man tenker seg dette innkrevet.

Vi viser til det som er sagt om farledsgebyret i kapittel V, pkt 1 nedenfor

8. Myndighetsutøvelse og ansvar ut over det som gjelder farleden

Den offentlige myndighetsutøvelse utgjør mer enn den rene etablering og vedlikehold av farled. Farledsgebyret synes ikke tilstrekkelig som finansiering for så vidt.

Tromsø havnestyre viser til det som sagt nedenfor om finansiering. Se kapittel II, pkt. 4 og kapittel V, pkt 1 nedenfor.

9. Nasjonalhavner

Nasjonalhavner er særskilt omhandlet i høringsnotatet og i Utk. § 7-2.

Det fremstår som uklart i hvilken grad staten ved å utpeke en nasjonalhavn kan pålegge vedkommende kommune visse utbyggingstiltak. Et bindende pålegg er nemlig noe annet enn å stille et "vilkår", jfr 7-2 første ledd siste punktum.

Slik vi leser Utk. gir det ikke adgang til denne type pålegg, men kun organisatoriske pålegg i medhold av § 7-2 annet og tredje ledd. For øvrig må påvirkning fra statens side skje ved de virkemidler som er beskrevet i høringsnotatet side 108-109.

Det hadde videre vært ønskelig om høringsnotatet hadde sagt noe mer om hvorledes man tenker seg finansieringen av de utbyggingsoppgaver som er spesielle for nasjonalhavner, og som må formodes å kreve store økonomiske løft.

Tromsø havnestyre anbefaler en klargjøring av hva det impliserer å bli pekt ut som nasjonalhavn.

II HAVNEKAPITALEN - ØKONOMIFORVALTNING

1. Generelt

Tromsø havnestyre har vedrørende økonomiforvaltning særlig fokusert på fem problemstillinger. Disse er:

- Hva som omfattes av havnekapitalen.
- Hvordan havnekapitalen forholder seg til kommunens øvrige midler.
- Hvilke investeringer kan havnekapitalen benyttes til og hvilken bruk kan gjøres av havnekapitalen
- Hva avkasting av havnekapitalen kan benyttes til, herunder om det kan tas ut utbytte til havnens eier av denne avkastningen.
- Departementets kontroll med salg av havneinnretninger

2. Hva havnekapitalen omfatter

Departementets forslag følger av utkastet (Utk.) § 7-4 første ledd.

Tromsø havnestyre vil bemerke at Utk. medfører en betydelig klargjøring, og mer detaljert bestemmelse, enn dagens havnelovgivning. Dette er positivt.

Farledsgebyret omfattes imidlertid ikke av havnekapitalen (jf. høringsnotatet side 217). Tromsø havnestyre er av den oppfatning av oppgavene knyttet til farledsgebyret mest sannsynlig i praksis vil bli utført av havnens – i snever forstand – organer. I kommuner uten noen form for etablert kommunal havnestruktur, har neppe denne distinksjonen noen betydning. I kommuner med en vel etablert havnedrift, som Tromsø, vil etter alle solemerker oppgavene med farleden bli tillagt havnens administrasjon. Det er da liten grunn til at ikke farledsgebyret også skal inngå direkte i havnekapitalen. Alternativet er at kommunen må kompensere havnekapitalen de utgifter som påløper ved at disse oppgavene må gjennomføres. Farledssoppgaver er imidlertid av en slik art at det mest naturlig hører inn under den ordinære havnedrift, og derfor også bør finansieres gjennom et gebyr som tilfaller havnekapitalen.

Tromsø havnestyre foreslår derfor at angivelsen av hva som hører under havnekapitalen opprettholdes, samt at farledsgebyret inngår i havnekapitalen.

3. Forholdet til kommunens øvrige midler

Etter Utk. § 7-4 andre ledd skal havnekapitalen holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler.

Dette er også i tråd med hvordan gjeldende havne- og farvannslov er tolket.

Tromsø havnestyre vil bemerke at denne måten å skille havnekapitalen fra kommunens øvrige midler synes tilfredsstillende.

Tromsø havnestyre foreslår derfor ingen endringer av denne bestemmelsen i forhold til Utk.

4. Hva havnekapitalen kan benyttes til

Etter Utk. § 7-5 første ledd kan havnekapitalen, når havnen drives som en del av en kommune, kun nyttes til *havnens administrasjon, drift, vedlikehold, utbygging og utbedring*.

Tromsø havnestyre vil bemerke at utgangspunktet om at havnekapitalen som hovedregel skal benyttes til havneformål er sentral for å sikre en god havnedrift og forvaltning av havnekapitalen. Tromsø havnestyre er derfor enig med departementet i forslaget som følger av Utk. § 7-5 første ledd.

a) Utk. § 7-5 er imidlertid noe uklart. Slik Tromsø havnestyre tolker det kan ikke havnekapitalen benyttes til opprusting/vedlikehold/m.v. av farleden. Dette bør imidlertid presiseres.

Videre bør utkastet presiseres hva gjelder finansiering av de *offentlige myndighetsoppgaver* som er tillagt kommunen. Det synes klart at farledsgebyret ikke vil dekke alle disse kostnadene. I kommentarene til Utk. § 7-4 og § 7-5 første ledd (høringsnotatet side 217 og 219) synes det lagt opp til at inntekter fra havnedriften i snever forstand ikke skal kunne brukes til f.eks. utgifter knyttet til farleden.

Utkastet synes her å undervurdere finansieringsbehovet for de mer offentlige oppgaver som ligger – og i større grad kommer til å ligge – til kommunen. Dette gjelder for eksempel utgifter knyttet til kontroll med private havner etter Utk. § 6-2 siste ledd, saksbehandlingsutgifter knyttet til tiltak i strandsonen, m.v.

Hvis det er meningen at disse oppgaver skal finansieres ved farledsgebyret alene, vil det klart nok være utilstrekkelig. Dessuten kan farledgebyret bare dekke utgifter til farleden, og ikke andre offentlige oppgaver. Videre er det ikke hensiktsmessig at de som faller inn under farledsgebyret (fartøyer, dvs. deres eiere) skal bære kostnadene til *andre* oppgaver enn hva som er knyttet til farleden.

Hvis det er meningen at disse oppgaver skal finansieres over det kommunale budsjett, vil det være svært uheldig all den tid den kommersielle del av havnedriften har inntekter. En kommune vil da se med ulyst på å bevilge penger til havne- og farvannsoppgaver. Forståelsen for skillet mellom havnekapitalen (i den nye forstand som utkastet legger opp til) og øvrige havnemidler (inntekter fra farledsgebyret og evt andre inntekter) vil formentlig være liten. Det må påregnes at de offentlige havneoppgaver derfor vil bli nedprioritert i forhold til de mange andre kommunale oppgaver.

Dersom departementet mener at offentlige myndighetsoppgaver skal dekkes inn gjennom kommunale budskjetter uten å kompenseres av særskilte gebyr, bør dette presiseres uttrykkelig. Dette siden en rekke av de store havene i dag gjennomfører disse oppgavene over sine budsjetter, og det er grunn til å tro at denne praksisen vil vedvare.

b) Driftsselskap er ikke bundet av Utk. § 7-5 første ledd. Tromsø havnestyre av den oppfatning av forvaltningen av havneinnretningene er en sentral del av kommunikasjonsnett i Norge. Det vil derfor være uheldig om kommunene gjennom organisering i driftsselskap, m.v. skal kunne benytte havnekapitalen til andre formål. Dette vil kunne medføre at driften vris mot de mest lønnsomme geskjeftene, og fra kjernevirksomheten (havnedrift), som er så sentral for kommunikasjonsnett langs kysten. For eksempel at driften rettes inn mot forvaltning av fast eiendom fremfor havnedrift. Driftsselskap bør derfor være bundet av Utk § 7-5 første ledd.

Tromsø havnestyre foreslår derfor at departementet presiserer ytterligere hva havnekapitalen kan benyttes til, slik at det er klart hvordan offentlige havneoppgaver som nevnt ovenfor, skal finansieres. Tromsø havnestyre mener at slike oppgaver enten må finansieres gjennom kommunekassen, eller finansieres av havnekapitalen kombinert med særskilte gebyr som kompenserer dette. Det er ikke akseptabel løsning om brukerne av havnen skal betale slike saksbehandlingsoppgaver indirekte gjennom havnevederlag, da dette vil medvirke til prisøkning for brukerne i strid med lovens formål. Samtidig vil det gi vedkommende offentlige havn en konkurranseulemp i forhold til en konkurrerende privat havn, hvilket neppe er tilsiktet i utkastet.

Videre foreslår Tromsø havnestyre at Utk. § 7-5 første ledd også gis virkning for driftsselskap.

5. Avkasting fra havnekapitalen – utbytte

Departementet foreslår i Utk. § 7-6 at det skal kunne utbetales utbytte fra driftsselskap. Dette utbyttet tilfaller som utgangspunkt havnekapitalen, men departementet kan ved forskrift bestemme at deler av utbyttet skal tilfalle kommunekassen.

For operatørselskap er det ingen begrensninger i forhold til utbytte (utover det som følger av aksjelovgivningen). Videre er det uklart om operatørselskap eid direkte av kommunen kan utbetale utbytte til kommunekassen eller om dette utbytte følger samme regelen som for driftsselskap, med en fordeling etter forskrift fra departementet.

Tromsø havnestyre vil bemerke at det er tvilsomt om en adgang til å ta ut utbytte til kommunekassen vil bidra til bedre havnedrift. Kommunene har ofte en presset økonomi, og står overfor mange gode formål som må finansieres over kommunens budsjett. Det er derfor nærliggende å anta at kommunen som følge av utbytteadgangen vil bidra til at havnedriften i et

driftsselskap blir så lønnsom som mulig. Imidlertid er havnedriften i Tromsø, og i de fleste andre havner uten reell konkurranse. Når havneavgiftene fjernes, og erstattes av markedsregulerte vederlag, vil det være en reell fare for en *prisøkning* snarere enn en prissenking. I høringsnotatet er det ikke fremlagt noen dokumentasjon på at denne form for utbytte og kommersialisering vil føre til billigere havnetjenester for brukerne. Det er tvert i mot fare for den foreslåtte ordning vil føre til en *prisøkning* på havnedriften. Herunder er det en risiko for at havnedriften som følge av kommersialiseringen, vris mot de mer lønnsomme driftsformene. Dette spesielt som en følge av at driftsselskapet ikke er bundet av § 7-5 første ledd. Dette vil ha som konsekvens at det overordnede hensyn til en dekkende samfunnsmessig tjenlig infrastruktur ikke blir ivaretatt.

Det samme gjelder dersom kommunen eier et operatørselskap.

Tromsø havnestyre foreslår derfor at kommunen ikke skal kunne ta utbytte fra havnedriften til kommunekassen. All avkastning fra havnedriften bør tilfalle havnekapitalen, slik at det kan komme brukerne til gode.

Dersom forslaget blir stående bør det uansett presiseres om fordelingsregelen som kan gis av departementet etter Utk. § 7-6 første ledd er ment også å omfatte operatørselskap. Det bør da presiseres hvilken adgang kommunekassen skal ha til utbytte fra operatørselskap som er eid direkte av kommunen.

6. Kontroll med overdragelse av havneinnretninger

I Utk. § 7-7 foreslås det at departementets samtykke er nødvendig før salg av vesentlige havneinnretninger.

Tromsø havnestyre vil bemerke at det fremstår som uklart hvordan dette samtykkesystemet skal praktiseres. Det antas at meningen er at kommunen før eventuelt salg av en innretning av en viss betydning må innhente samtykke. Utkastet tolkes i så måte ikke som et forslag om at kjøper må søke om samtykke før kjøpet gjennomføres, slik som ved konsesjon for erverv av fast eiendom.

Videre er Tromsø havnestyre usikker på om det er meningen at kjøper av en vesentlig havneinnretning ved videresalg må søke om tillatelse på nytt.

Ved tvangssalg/konkurs er det også uklart hvordan tillatelse skal gis. Er meningen at også slik realisasjon krever samtykke, eller er det kun ny eier som ved eventuelt videresalg må innhente samtykke. Sistnevnte fremstår som nokså formålsløst, da innretningen allerede ved tvangsrealiseringen/konkurssalget har skiftet eier.

Ytterligere er Tromsø havnestyre usikker på om tillatelse etter § 7-7 kan nektes uten at staten yter erstatning til kommunen/driftsselskap, jf grl § 105. Realiteten er nemlig at havneeier i slike tilfelles fratas en sentral eierbeføyelse – retten til å selge innretningen. Departementet bør derfor vurdere dette spørsmålet.

Tromsø havnestyre foreslår på denne bakgrunn at departementet vurderer denne bestemmelsen på nytt, og kommer med de nødvendige presiseringer, jf ovenfor.

III HÅNDHEVELSE AV KOMMUNENS EVENTUELLE LOVSTRIDIGE BRUK AV HAVNEKAPITALEN

Utkastet legger opp til at havnekapitalen skal nyte en viss beskyttelse, jf f.eks. Utk. §§ 7-5 og 7-6. Utk. § 7-6 annet ledd gir regler om at departementet kan gi pålegg om tilbakeføring. Det synes som om man her primært tenker på tilfeller der det ikke er satt av tilstrekkelige midler før utbyttes ut.

Ut over dette er det ikke klart hvilke sanksjonsmidler som tenkes benyttet ved en lovstridig bruk av havnekapitalen.

Tromsø havnestyre foreslår derfor at det må avklares hvem som er i posisjon til å påtale lovbrudd og eventuelt gjøre gjeldende sanksjonsmidler. Dette kan for eksempel gjøres ved at staten gis tilsynsmyndighet eller at havnekapitalen gis selvstendig søksmålskompetanse i slike saker.

IV INNDRIVELSE AV KRAV – SJØPANTERETT M.V.

Kun gebyrer i medhold av Utk. §§ 3-12 til 3-14 skal utstyres med sjøpanterett og direkte tvangsgrunnlag, jf Utk. § 9-1 første og annet ledd.

Havnevederlag anses som et privatrettslig krav, og det er da riktig at det ikke utstyres med særskilte dekningsprivilegier.

Havnene er imidlertid i en rekke tilfeller nødt til – enten det følger av de faktiske forhold p.g.a. havnens funksjon som eneste alternative fasilitet eller det følger en rettlig plikt – å ta imot fartøyer. Det kan være fiskefartøyer som arresteres av Kystvakten, skip som søker nødhavn m.v. Spesielt for førstnevnte er det erfaringsmessig slik at reder ikke er i stand – eller uansett ikke villig til – til å dekke havneutgiftene.

Tromsø havnestyre foreslår at vederlag for slike ”påtvungne” tjenesteytelser bør utstyres med de samme dekningsprivilegier som gebyrene, dvs sjøpanterett og direkte tvangsgrunnlag.

Når det gjelder tilbakeholdsrett, oppfatter vi at det generelt vil utgå som dekningsprivilegium, også for gebyrene. *Tromsø havnestyre* har ikke merknader til det.

V FINANSIERINGSSYSTEMET

1. Havnegebyr

Dagens havneavgifter er foreslått erstattet med tre gebyrer, der to skal tilfalle staten. Disse gebyrene hjemles og reguleres av Utk. §§ 3-12 – 3-14.

a) Kystgebyret etter Utk. § 3-12 er foreslått innkrevd av kommunen dersom departementet bestemmer det.

Tromsø havnestyre vil bemerke at det ikke er klargjort i høringsnotatet hvordan denne innkrevingen skal finansieres.

Tromsø havnestyre foreslår derfor at det klargjøres at utgiftene til denne innkrevingen skal bæres av Staten, ved at kommunen beholder en tilstrekkelig andel av gebyret.

Om de praktiske spørsmål for øvrig viser vi til det som er sagt i avsnitt b) nedenfor om farledsgebyret.

b) Farledsgebyret etter Utk. § 3-14 skal dekke fremkommelighet og sikkerhet i farledene som er under kommunens ansvar.

Det er en del uklarheter knyttet farledsgebyret.

Tromsø havnestyre vil bemerke at det er uklart hvordan farledsgebyret skal innkreves. Dagens anløpsavgift innkreves av fartøy som ankrer opp eller legger til havn i avgiftsområdet. Etter utkastet vil imidlertid kommunen få ansvar for farleder som ikke har tilknytning til havnen/havnene i havnedistriktet. Et utgangspunkt kan være at brukerne av disse farledene skal finansiere denne.

Skal farledsgebyret innkreves fra samtlige som på en eller annen måte benytter disse farledene, vil dette imidlertid by på store praktiske problemer. Dersom gebyret kun skal innkreves av fartøy som ankrer opp eller legger til kai, slik det gjøres for dagens anløpsavgift, vil dette medføre en skjevhet, da flere brukere av farledene ikke vil bli belastet gebyr.

Det bør avklares om skip i ren gjennomfart, som ikke skal til en havn i vedkommende havnedistrikt, kan avkreves farledsgebyr.

Det vil for en rekke kommuner være praktisk vanskelig å holde det nødvendige oppsyn med farvannet, slik at gebyr kan oppkreves av fartøyer som ikke søker havn.

Videre bør det avklares om *hvilke fartøyer* som kan avkreves gebyr; Om det bare gjelder kommersiell trafikk eller også fritidsbåter, bare fartøyer over en viss størrelse, også fartøyer i militær tjeneste, også utenlandske statsfartøyer (f eks ved militærøvelser) osv.

I forhold til disse problemstillingene er det spørsmål om i hvilken grad en kommune – ved forskrifter, jfr Utk. § 3-14 første ledd – kan ordne det slik at den bare pålegger farledsgebyr overfor visse fartøyer, f eks bare de som også søker havn i distriktet og bare fartøyer over en viss størrelse osv., mens alle andre unntas fra plikten. Det er formentlig en grense for hvor stor ”forskjellsbehandling” som kan gjøres. De som pålegges å betale vil med grunn kunne hevde at det er uholdbart at bare noen skal være med å finansiere en farled som benyttes av en rekke andre fartøyer. Kommunen på sin side vil kanskje ha et rent *praktisk* behov for å snevre inn målgruppen for farledsgebyr.

Det er i denne sammenheng uklart hvilken betydning forskriftshjemmelen i Utk. § 3-12 annet ledd om kystgebyr har. Det kan synes som om kommunens mulighet til å gi hensiktsmessige forskrifter om farledsgebyr er snevrere enn statens ditto for kystgebyr. Det bør overveies å ta inn en tilsvarende hjemmel i § 3-14 om farledsgebyr.

Videre er det uklart *hva farledsgebyret skal dekke*. Tromsø havnestyre finner grunn til å peke på spørsmålet om administrative kostnader med søknader om tiltak i strandsonen og sjøområdene omfattes av farledsgebyret. Dessuten om utgifter til oppankringsplasser omfattes om farledsgebyret. Andre administrative forhold er kaitilsynet og sand- og grusuttak i strandsonen. Kan kommunen finansiere dette gjennom farledsgebyret?

En annen problemstilling er der kabler krysser hovedled/biled. Kommunen, ved havnestyret, har i dag en del saksbehandling i forbindelse med dette. Kan denne saksbehandlingen i fremtiden dekkes gjennom farledsgebyret?

Tromsø havnestyre foreslår derfor at departementet presiserer hvordan farledsgebyret skal innkreves, herunder fra hvilke fartøy og hvordan det praktisk skal gjennomføres. Videre må det presiseres hva farledsgebyret skal dekke, jf. problemstillingene ovenfor. Det bør også vurderes om forskriftshjemmelen i Utk. § 3-12 annet ledd om kystgebyr også skal inntas i § 3-14 om farledsgebyr.

2. Havnevederlag

Utkastet legger opp til at dagens havneavgifter i hovedsak skal erstattes av havnevederlag. Havnevederlaget er ikke underlagt et kostnadsansvarsprinsipp, men skal styres av markedet og er et rent privatrettslig vederlag for leverte tjenester.

Tromsø havnestyre vil bemerke at dersom havnedriften skal bli rimeligere som følge av at avgiftene erstattes av vederlag, forutsetter dette et velfungerende marked. Dette betyr at det må være en reell konkurranse mellom havnene. I dag er det vesentligste av havner i Tromsø eid og drevet av kommunen gjennom Tromsø Havn KF. Så lenge kommunen kan tjene penger på havnedrift, er det liten grunn til å anta at dette vil endres. Konsekvensene er derfor sannsynligvis,

som nevnt tidligere, at havnedriften blir dyrere for brukerne snarere enn rimeligere. Det er liten grunn til å anta at brukere av havne vil benytte andre havner i fylket som følge av f.eks. en prisøkning på noen prosent i Tromsø.

Tromsø havnestyre savner dessuten en prinsipiell diskusjon om bruk av vederlag. Det er en rekke usikkerhetsfaktorer som ikke er drøftet i høringsnotatet. Blant annet kan nevnes at det rettslige grunnlaget for å kreve vederlag ikke alltid er til stede. Dagens ankringsvederlag er i så måte sannsynligvis et vederlag uten rettslig grunnlag. Videre vil rabattordninger, m.v. på vederlag medføre en usikkerhet for brukerne, som ikke er gunstig i et helhetlig perspektiv.

For øvrig etterlyser Tromsø havnestyre dokumentasjon for at bruk av havnevederlag vil være en bedre løsning for brukerne og for havnedriften som helhet.

Tromsø havnestyre foreslår på denne bakgrunn at dagens system med finansiering av havnen gjennom avgifter opprettholdes, med unntak av enkelte vederlag for tjenester som ikke er knyttet direkte til kaidriften. Det foreslås imidlertid at dagens avgiftsstruktur gjennomgås, og at eventuelt nye avgifter innføres, f.eks. knyttet til ISPS og oppankring av fartøyer.

VII. EIERSKAPSMODELLER - ORGANISERING

1. Myndighetsoppgaver

Departementet foreslår at myndighetsoppgavene i utgangspunktet skal organiseres innad i kommunen. Det foreslås videre adgang til å delegere disse rettighetene til et interkommunalt foretak, samt at departementet kan beslutte at oppgavene også skal kunne delegeres til selvstendige rettssubjekter.

Tromsø havnestyre er av den oppfatning at forslaget på dette punkt er fornuftig, og foreslår ingen endringer her.

2. Havnedrift

Departementet foreslår etter Utk § 7-3 at havnens drift kan organiseres innenfor kommunen, i et driftsselskap eller i et operatørselskap. Kommunen skal ha stor frihet til å velge organisasjonsform.

Tromsø havnestyre har i utgangspunktet ingen innvendinger på at kommunen er gitt betydelig frihet med tanke på organisering. Det er behov for fleksibilitet, spesielt ved drift av større havner. Loven bør ikke bli for "stivbent" ved at kommunen er bundet innenfor strenge organisatoriske rammer. Tromsø havnestyre er imidlertid av den oppfatning at den foreslåtte kommersialisering ikke vil bidra til bedre havnedrift i Tromsø, samt at havnedrift er en offentlig oppgave som ikke i sin helhet bør overlates til private drivere.

Tromsø havnestyre mener på denne bakgrunn at forslaget om organisering i driftsselskap eid av kommunen/flere kommuner er en konstruktiv presisering i forhold til dagens lovgivning, der denne adgangen fremstår som uklar.

Utleie av betydelige havneinnretninger til operatørselskap har formodninger mot seg. Slik utleie krever en meget grundig gjennomgang av leieavtaler, da langvarig utleie kan få utilsiktede konsekvenser for havnedriften. For eksempel vil det være sentralt å sikre at leietaker driver havnen på en transportmessig fornuftig måte, og således bidrar til at kommunikasjonsnettet langs kysten sikres. Videre er det ikke nødvendigvis slik at god havnedrift i et samfunnsøkonomisk perspektiv også er gunstig i et driftsøkonomisk perspektiv. Man kan derfor tenke seg at økonomiske interesser gjør at havnedriften vris mot mer lønnsomme driftsmåter, uten at disse i nødvendig grad sikrer havnedriften i et helhetlig perspektiv.

Tromsø havnestyre er derfor av den oppfatning at adgangen til å leie ut havneinnretninger bør begrenses, men dog ikke tas ut av utkastet.

Tromsø havnestyre savner dessuten en mer overordnet diskusjon om hvorvidt havnene bør være kommunale eller statlige, da også andre organiseringer vil kunne sikre havnedriften på en god måte. Tromsø havnestyre foreslår imidlertid ingen endringer i utkastet i forhold til denne problemstillingen.

Utk § 7-3 andre ledd bruker betegnelsen "offentlig eiet driftsselskap", men setter ordet "offentlig" i hakeparentes "[]". Tromsø havnestyre er usikker på hva som menes her, men er av den oppfatning at et driftsselskap bør være offentlig eiet.

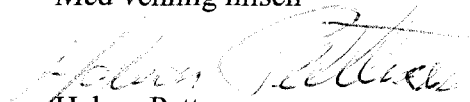
Tromsø havnestyre foreslår på denne bakgrunn at utkastet endres slik at adgangen til å benytte operatørselskaper begrenses til mindre vesentlige havneinnretninger. For øvrig opprettholdes muligheten for kommunen til å organisere driften i et driftsselskap.

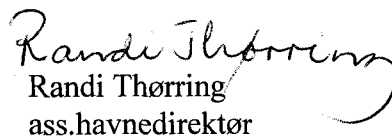
VIII. ORLOGSFARTØY

Orlogsfartøyers manglende betaling av havneavgifter og vederlag har vært et omstridt tema i Tromsø. Problemstillingen bør tas opp og finne sin løsning gjennom den nye havne- og farvannsloven.

* * *

Med vennlig hilsen


Halvar Pettersen
havnedirektør


Randi Thørring
ass.havnedirektør

Kopi: Norsk Havneforening/Norsk Havneforbund