

Vardø havn KF.
9950 Vardø

Finnmark Fylkeskommune
Norsk Havneforening
Norsk Havneforbund
Fiskeridep.

HØRINGSUTTALELSE - FORSLAG TIL NY HAVNELOV.

Vardø havn KF. avgir følgende høringsuttalelse vedr. forslag til ny havnelov.:

”

Målsettingene bak ny havnelov er:

- Få en effektiv og sikker sjøtransport , som med sitt miljøfortrinn skal gi økt sjøtransport.
- Styrke havnene som knutepunkt.
- Utvikle effektive transportnettverk for transport av gods innenriks, og til og fra Norge.

Kommentarer:

Målsettingene for ny havnelov vil ikke isolert sett kunne innfris, fordi havneloven bare har begrenset innvirkning på betingelsene for sjøtransportens rammevilkår. Skal sjøtransporten styrkes må stat, kystverket og havnene i felleskap bidra.

De forslag til endringer som omhandler havnekaske, havneavgifter, havnedistriktsgrenser og etablering av AS, vil ikke kunne innfri målsettingene, heller tvert imot, fordi dette vil kunne føre til økte kostnader for sjøtransporten.

Kostnadsansvarsprinsippet bør fremdeles legges til grunn for beregning av avgiftsnivået i havnene. Tidligere erfaring med endringer av avgifter og fri prising, viser at avgiftene stiger dersom reguleringer på fastsettelsen fjernes. Det er også en fare for økt sentralisering og at mindre havner blir skadelidende.

Havnenes primære rolle er å utbygge infrastruktur og legge forholdene best mulig til rette for brukerne, økt forretningsmessig drift utover dette er underordnet.

En fri prising vil kunne slå negativt ut for hurtigrutene og de minste lastefartøyer som trafikkerer langs kysten.

En modell med å organisere havnene som AS, vil medføre at kommuner eller private som er med i AS., vil kunne ta utbytte for å styrke annen virksomhet utenom havnevirksomheten.

Både dagens KF. og IKS. gir havnene gode muligheter til å organisere havnene optimalt . For å styrke havnen og sjøtransporten bør havnene kunne investere i andre selskaper i havnen, forutsetningen måtte da være at overskudd ble tilbakeført havnen.

I høringsnotatet er organiseringen av havnene i våre naboland beskrevet. Etter vår mening burde også organisering i Norge for vei, jernbane og fly vært tatt med. En modell som Avinor har for flyplasser burde vært tatt med. Fordi denne modell kunne dersom den hadde vært benyttet for havnene gitt sjøtransporten gode rammevilkår og stor rasjonaliseringsgevinst for havnene, noe som igjen ville gitt sjøtransporten gode rammevilkår. Samtidig vil havner med store overskudd bidra til havner med mindre godsvolum og inntekter oppretterholder et gunstig tilbud.

I denne sammenheng foreslås det nedsatt en gruppe med et mandat, som skal vurdere en nærmere tilknytning mellom Kystverket og havnene. Et sammenslåing av Kystverket og havnene, vil øke effektivitet og lønnsomhet, gi bedre ressursutnyttelse, skape sikrere seilas og gi økt sjøtransport.

En styrking av bare nasjonal- og knutepunkthavner vil alene ikke bidra til mer gods på sjø. For å oppnå dette er det nødvendig å opprettholde de mindre havnene og nærskipfart.

Dagens havnekaske og havnedistrikt mener vi bør videreføres i sin nåværende form, da dette etter vår mening ikke på noen måter hindrer målsettingene for ny havnelov.

Gjeldende havnelov og de senere års utvikling innenfor havnesektoren nasjonalt og i havnene, mener vi gir et godt grunnlag for å innfri målsettingen for ny havnelov.

Nasjonal transportplan vil også ivareta målsettingen med å styrke havnene som knutepunkt og legge grunnlag for å utvikle effektive transportnettverk.

Ved å organisere havnene som IKS. vil dette også kunne sikre disse regional utvikling og utnyttelse av havnenes infrastruktur maksimalt.

For store endringer i ny havnelov vil skape usikkerhet både for havnene og brukerne.

Forslag til et havneråd for sikkerhet og beredskap slutter vi opp om, i tillegg burde det nedsettes en aksjonsgruppe av de samme instanser som trer i aksjon når det er fare for større forurensning eller havari. Det overordnede ansvar er naturlig å lokalisere til trafikksentralen i Vardø av flere grunner. Vi slutter oss til departementet`s syn når det gjelder å få et klarere hjemmel til å gripe inn når en nødsituasjon oppstår.

For å få bedre samordning av ansvar foreslår vi at Kystverket får ansvar for lyttevakta på internasjonale nødkanaler og at denne oppgave legges til Vardø Trafikksentral, fordi det allerede er en samlokalisering mellom Vardø Trafikksentral og Vardø Radio.

For øvrig mener vi alle rapportering om skip som Norge nasjonalt har bestemt skal utføres, bør lokaliseres til en instans. Vardø trafikksentral bør utfra ansvar og samlokalisering med Vardø Radio også få tildelt disse oppgaver.

Nasjonal kordinator for nasjonalvarsler vil også være naturlig å legge til Vardø trafikksentral. Ved å tilføre alle oppgavene til et sted vil samordning og samkjøring gi økonomiske gevinster og samtidig styrke sikkerhet og beredskap på alle områder.

Ved at departementet ikke ha noen konklusjon på sentrale områder i høringsnotatet, mener vi saken sendes ut på ny høringsrunde når departementet har bestemt seg for endelig forslag til ny havnelov.

”

Vardø havn KF.

Ingolf E. Eriksen
havnesjef

