



VIKNA HAVNEVESEN RØRVIK HAVN KF

Fiskeri- og kystdepartementet
Grubbegt. 1, Postboks 8118 Dep,
0032 Oslo

DERES REF:

VÅR REF:

SAKSBEH:
Paul Ingvar Dekkerhus

ARKIVKODE:
008/07

DATO:
06.02.2007

Revidert havne og farvannslov – Høringsuttalelse Vikna havnevesen - Rørvik havn KF

Havnekassens integritet

Havnekassens integritet har vært og er fortsatt et sterkt virkemiddel for å fremme godstransport på sjø, og fiskerihensyn i havn. Dette på grunn av at de midler/ havneavgifter man krever inn blir benyttet til havneformål og ikke til "andre gode formål". Et brudd på dette vil i dag bli sett på som en lokal skatt (beskatning av skip) som i følge dagens lovverk er forbudt.

Hvis havne og farvannsloven blir forandret slik at kommunen står fritt til å ta ut utbytte fra havnen kan man jo forestille seg hvilket press det vil medføre til økte havneavgifter. Dette i en tid da kommunestyret sliter med å finne penger til viktige oppgaver som eldreomsorg, sykehjem og skoler. Hvem skal vel da reise seg i kommunestyret og si at vi ikke må ta utbytte fra havnen for det vil føre til økte havneavgifter, økt konkurransefortrinn for lastebilnæringen som igjen fører til økt press på et allerede overbelastet veinett, som videre fører til økte antall dødsulykker og så videre.

Ingen i de kommunene som sliter med økonomien vil kunne ta slike nasjonale hensyn, man vil derimot lete med lys og lykter for å finne en havn som har høyere avgifter, og si ja men hvorfor skal vi ha så lave havneavgifter når en annen havn har mye høyere satser???

Så kan man jo spørre seg er det dette Fiskeri – og Kystdepartementet ønsker å oppnå når de beskriver i Lovens formål: ***"Loven skal også bidra til å fremme effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods, samt legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter, slik at samfunnets, næringslivet og fiskerienes behov for slike havne- og transporttjenester blir dekket på en god måte"***.

Havneavgifter

Ved en avvikling av havneavgiftene slik det foreslås i høringsnotatet vil havnenes økonomiske sikkerhet svekkes betraktelig. Slik det er i dag så har havneavgiftene høy prioritet med pant i skipet i henhold til sjøloven, samt at kravet følger skipet og ikke eieren. Det er mulig at det høres greit ut at havnene i likhet med annen virksomhet skal ha vanlig forretningspant, men da bør man se litt på kundeforholdet, hva skal vi si til et fartøy som man tidligere ikke har ført noen forretning med, som ønsker å komme til kai for lasting/lossing eller vann og proviant?

At man først må få overført betaling for leie av kai, så skal man gi tillatelse for anløp? Eller skal man heve prisingen på kaileie generelt slik at man tåler å tape inntektene fra et gitt antall anløp???

Departementet må her tenke nøye igjennom konsekvensen av den økonomiske sikkerheten og effektiviteten i den enkelte havn før man går til et slikt skritt. For hvilken sikkerhet vil havnene sitte igjen med hvis man ikke får inn kaileien, skal man begjære arrest i skipet for så å bli sist i køen av kreditorer? Og hvorfor foreslås ikke det samme for staten sine avgifter hvis det er så genialt å fjerne sikkerheten for utgiftene???

Ansvar og myndighet etter loven

”Kommunen har ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens havner og farvann. Ansvarer synliggjøres ved praktiske eksempler: å sørge for at det er tilstrekkelig navigasjonsveiledning, slik som fyrlys, sjømerker og farvannsskilt. Ansvarer er likevel som nevnt betydelig modifisert gjennom statens ansvar for hovedled og biled”.

Hvis dette er ment å gjennomføres i praksis så vil dette få store konsekvenser for de uheldige kommuner som har en stor skjærgård med mange mindre fiskebåtleder. Vikna kommune består av ca. 6000 holmer og skjær og er den kommune i Norge med lengst kystlinje, dette medfører også at det er mange oppmerkede fiskebåtleder, ca. 210 sjømerker og ca. 53 lykter og blinker foruten havfyrene. Med en slik mengde leder er det viktig for oss hvilke leder som vil bli kategorisert som viktig biled, som medfører at kystverket får ansvar for vedlikehold av merker.

Hvis alle disse ledene faller inn under kommunens ansvar så vil dette medføre betydelige årlige vedlikeholdskostnader, som kommunen gies anledning til å dekke inn gjennom Farledsgebyr.

Da må det være betimelig å spørre seg hvem er det som skal betale farledsgebyr? Skal denne for så vidt store kostnaden ved innkjøp av arbeidsbåt, vedlikehold av lykter og blinker, oppsetting av nye sjømerker etter at vinterstormene har revet/fjernet en del eldre og slitte merker fordeles på kommunens 112 fiskefartøy? Skal nabokommunens fiskefartøy også betale, og hvordan skal kommunen ha mulighet til å ha oppsyn med hvem andre som bruker disse ledene, fiskebåter fra fjern og nær som ferdes på yttersiden av Vikna???

Med dagens avgiftssystem har man anløpsavgift som havnen avkrever fartøyer som anløper kaiene innenfor avgiftsområdet, men når man innfører systemet med Kystgebyr og Farledsgebyr så forsvinner anløpsavgiften, og de skip som anløper Rørvik havn ferdes jo i hovedled, som gjør at de skal betale kystgebyr til kystverket og ikke farledsgebyr til kommunen.

Slik vi ser det så vil det bli umulig for kommunen og dekke de kostnader man vil få ved overtakelse av disse leiene, skal det være mulig må hovedled og viktig biled også overføres til kommunene slik at både Kystgebyr og Farledsgebyr tilfaller kommunen. Eller så må kystverket få ansvar for alle leder. Dette på grunn av at det er bare i hovedleia og de viktige biledene at det seiler skip med tilstrekkelig tonnasje til å dekke inn for de kostnader dette medfører.

For å få en klarhet i dette tok jeg kontakt med Sjefsingeniør for farled fyr og merker ved Kystverket region Midt-Norge Norvald Nesse, og han var også av den formening at kystverket bør ha ansvaret for navigasjonsinstallasjonene langs kysten.

Kystgebyr

"Til dekning av statens utgifter til farledsutbedringer" m.v.

"Det er gitt adgang til å bestemme at kommunene skal kunne overlates til å forestå innkrevingen av kystgebyret på statens vegne.

Dette kan være praktisk hvor kystverkets tilstedeværelse er liten eller fraværende".

Hva menes med dette og hvordan tenker departementet dette gjennomført, hvem skal betale for dette merarbeidet som da blir pålagt kommunene og så videre???

Farledsgebyr

"Farledsgebyret svarer i hovedsak til anløpsavgiften under gjeldende lov, og vil i praksis dekke de samme kostnader som staten dekker inn gjennom det statlige kystgebyret i hovedled og biled, jf. § 3- 12. Herav følger at det ikke kan tas betalt hvis fartøy kun nytter hovedled eller biled hvor staten har ansvaret, jf. Også "kommunens farleder" og sjette ledd".

Her kan man jo stille seg en del spørsmål, hvordan skal denne avgiften svare til anløpsavgiften når de skip som i dag betaler anløpsavgift i sin helhet skal betale kystgebyr til kystverket, fordi at i Rørvik havn så seiler alle skip til og fra kaiene i hovedleden??? Ellers så må vi her igjen vise til det som vi beskriver angående kommunens mulighet til å dekke inn sine utgifter vedrørende fiskebåtleder under **Ansvar og myndighet etter loven.**

Konsekvensen for brukerne

Hvordan tenkes håndhevingen av et slikt regelverk gjennomført? Hvis man ser for seg at et fartøy som segler langs store deler av Norskekysten skal betale både Kyst- og Farledsgebyr alt etter hvilke leder man er så uheldig å krysse, samt at man tenker igjennom hvilken kostnad man vil påføre skipsfarten ved at det er så mange instanser som skal administrere innkrevingen av de forskjellige gebyr. Vil dette føre til en forenkling av det avgiftssystem vi har i dag, og vil det føre til en kostnadsreduksjon for skipsfarten i forhold til dagens system slik at man kan få mer last over fra vei til kjøll? Slik det er i dag med anløpsavgift, så kommer dette kravet først når man har lagt til kai og ikke for å ha seilt gjennom di forskjellige havnedistrikt uten å ha anløpt kai i det hele tatt.

Når man henter inn folk til å beskrive den ”lykkelige” situasjonen for de Danske havnene, så bør man jo også sammenlikne avgiftsnivået mellom en gjennomsnittlig Norsk og Dansk havn, samt at man sammenlikner de offentlige/statlige avgiftene i de to landene. Så vil man jo få et bedre grunnlag for å vurdere hvordan avgiftene bør forandres, og om det vil føre til økt godsmengde på sjø at man åpner for at kommunene kan ta ut utbytte fra havnekassen.

Vi kan jo ha forståelse for at man kan bli fristet til å forandre lovgivningen når det blir snakk om milliardverdier i en havnekaske, som ikke kan brukes av kommunen til ”vanlige gode formål”. Men man bør tenke nøye igjennom dette, før man åpner for at den enkelte kommune rundt i det ganske land kan ta ut utbytte og derved drive havneavgiftene opp til et uønsket nivå.

Til sist setter jeg inn § 1 som er lovens formål slik at man kan reflektere litt over hvordan dette kan oppnåes...

§ 1 – 1 Lovens formål

”Loven skal legge til rette for sikker ferdsel, god fremkommelighet og annen bruk av farvannet som ivaretar hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier.

Loven skal også bidra til å **fremme effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods, samt legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet** som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter, slik at samfunnets, næringslivet og fiskerienes behov for slike havne- og transporttjenester blir dekket på en god måte”.

På vegne av Vikna havnestyre

Havnefogd Paul Ingvar Dekkerhus
Vikna havnevesen - Rørvik havn KF