

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Uttalelse til - Høring av NOU 2018 - 4 Sjøveien videre - Forslag til ny havne- og farvannslov

Havnestyret behandlet sak vedrørende høringsuttale til lovforslaget fra Bergen havn den 08.06.2018, og gir følgende uttale.

Bergen havn har fått delegert myndigheten som tilligger kommunen etter Lov om havner og farvann (hfl.) av 17. april 2009 nr. 19, jf. § 10 fra Askøy, Austrheim, Bergen, Fedje, Fjell, Lindås, Meland, Os, Radøy, Sund og Øygarden kommune.

Bergen havn er positiv til formålet om en oversiktlig og forenklet havne- og farvannslov og opplever at loven med noen unntak er godt gjennomarbeidet.

Bergen havn kan imidlertid ikke se at forslaget i seg selv tilrettelegger for mer effektiv og miljøvennlig sjøtransport og stimulere til overføring av gods fra veg til sjø enn det gjeldende lov gjør.

Bergen havn ønsker i den anledning å kommentere enkelte kapitler i lovforslaget, herunder Kapittel 2. Farvann, Kapittel 3. Havner og Kapittel 4. Gebyr og avgifter.

Kort om lovforslaget

Havne- og farvannslovutvalget overleverte sin utredning til Samferdselsdepartementet 1. mars 2018. I utredningen la utvalget frem forslaget til ny havne- og farvannslov. Formålet med lovforslaget er å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann. Det foreslås blant annet at ansvar og myndighet for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet som hovedregel legges til staten, mens kommunene har myndighet i havneområdet. Som en konsekvens av forslaget er det foreslått å fjerne den kommunale anløpsavgiften. Det foreslås også at kommunen som havneieier på visse vilkår kan ta ut utbytte fra overskudd i havnevirksomheten. Reguleringen av losordningen foreslås tatt inn i havne- og farvannsloven, slik at man samler regulering av statens tjenester for å ivareta sikkerhet i farvannet i én lov. Utvalget foreslår også en hjemmel for kommunen til å midlertidig begrense fartøyers opphold i havn for å unngå eller begrense ulovlig akutt lokal luftforurensning.

Kapittel 2. Farvann

§ 5. Kommunens myndighet i havn

Kommunens myndighet i havn etter §§ 6, 13 og 15 tredje ledd.

Departementet kan i forskrift fastsette grensen for havnens utstrekning i sjø.

Hovedregelen etter havne- og farvannsloven (2009) er at forvaltningsansvar og myndighet i farvannet er lagt til staten herunder hoved- og biled. Kommunene er gitt forvaltningsansvar og myndighet for farvannet i kommunens sjøområde, inkludert i havner. Det er kommunen som har forvaltningsmyndighet i kommunalt sjøområde både etter havne- og farvannsloven og plan- og bygningsloven. Myndigheten etter dagens regelverk er lagt til samme kommunale nivå. Lovforslaget innebærer at kommunen gjennomgående vil ha myndighet kun i havn, mens staten vil ha ansvar og myndighet i øvrige sjøarealer.

Bergen havn mener det vil være hensiktsmessig at kommunen beholder forvaltningsansvar og myndighet etter havne- og farvannsloven innenfor området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven. Gjennom arealplaner bestemmer kommunen formål og retningslinjer som sikrer allmenn bruk og ferdsel til og langs stranden. Bergen havn mener kommunen har nødvendig lokalkunnskap og bør derfor ha myndighet til å behandle søknader om tiltak i strandsone og sjø også etter havne- og farvannsloven. Lovforslaget innebærer en uønsket overføring av forvaltningsmyndighet fra kommunen til staten og kan medføre økt saksbehandlingstid som følge av flere forvaltningsnivåer.

§ 6. Midlertidig begrensning av fartøyets opphold i havn

Kommunestyret selv kan gi forskrift om midlertidig begrensning av fartøyets opphold i havn når det er nødvendig for å unngå eller begrense ulovlig akutt lokal forurensning.

Bergen havn oppfatter ordlyden i § 6 i lovforslaget som en presisering av gjeldende lov. Lovforslaget omhandler «ulovlig akutt forurensning» som tilsvarer Kystverkets tolkning av begrepet «miljøhensyn» i dagens lov. Bergen havn opplever at denne bestemmelsen ikke gir en reell begrensningmulighet. Bergen havn foreslår derfor at loven åpner for ytterligere rettslige virkemidler slik at bruken av havnen kan ivareta andre lokale og nasjonale føringer. Med andre ord etterspør Bergen havn et større handlingsrom til å regulere ønsket aktivitet i egen havn.

§ 7. Statens ansvar for fremkommelighet i farvann

Departementet har ansvar for at farvannet er farbart og skal blant annet sørge for nødvendig isbryting og fjerning av gjenstander som hindrer sjøtransporten eller er til fare for ferdselen. Ansvaret omfatter ikke farvannet i havn.

I dag har kommunen ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet i kommunalt sjøområde mens Kystverket har ansvaret i statlig sjøområde herunder hoved- og biled. Bergen havn utfører likevel om lag 200 oppdrag årlig i hoved- og biled på vegne av Kystverket. Dette da havnen har lokal tilstedeværelse og kunnskap. Dette arbeidet utgjør nok en vesentlig skjult kostnad.

Anløpsavgiften finansierer i dag havnens kostnader ved å ivareta sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøareal. Dersom anløpsavgiften bortfaller vil havnen miste finansiering til utstyr og kapasitet for å ivareta denne oppgaven, og vil få mindre mulighet til å bistå Kystverket i situasjoner som krever umiddelbar handling for å sikre fremkommeligheten. Dersom havnen skal bistå Kystverket mot økonomisk kompensasjon, vil havnen ha behov for kompetanse og kapasitet til dette, men får mindre handlingsrom og forutsigbarhet i forhold til praktisk og økonomisk planlegging. Bergen Havn kan vanskelig se den økonomiske besparelsen ved dette.

§ 13. Tiltak som krever tillatelse

Tiltak som kan påvirke sikkerheten eller den allmenne ferdselen i farvannet kan ikke etableres uten tillatelse. Som tiltak regnes både innretninger, naturinngrep og aktiviteter.

Lovforslaget legger opp til at søknader skal behandles av departementet og at det skal innhentes uttale fra kommunen. Søknader som bare påvirker ferdselen i havneområdet skal oversendes kommunen for behandling.

En slik saksgang innebærer at søkere i utgangspunktet må forholde seg til departementet som igjen må oversende søknader til kommunen for uttale eller eventuelt behandling av tiltak i havneområdet. Dette innebærer at kommunen/havnen fortsatt vil ha behov for nødvendig kompetanse og kapasitet til å utarbeide uttalelser til statlig myndighet og fatte egne vedtak, samtidig som adgangen til å kreve gebyr for disse oppgavene bortfaller. Konsekvensen av den foreslåtte endringen kan medføre dyrere tjenester og mer omstendelig saksbehandling. Bergen havn fraråder å overføre slik vedtakskompetanse fra kommune til stat.

Kapittel 3. Havner

§ 29. Forvaltning av kapital mv. i kommunale havner

Etter lovforslaget skal kommunen fortsatt holde inntekter og kapital i havnevirksomheten regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige virksomhet. Det legges opp til at eieren kan ta utbytte, men det kan bare deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom gjenværende egenkapital er tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirksomheten i tråd med lovens formål. Utbytte kan bare besluttes av virksomhetens eierorgan etter forslag fra styret.

Bergen havn er positiv til at det åpnes for mulighet til å ta utbytte av overskudd fra havnevirksomheten. Bergen havn påpeker at KS Bedrift Havn i sin uttale har foreslått at utbytteadgangen på havnekapitalen må tydeliggjøres gjennom varslingsplikt og statlig tilsyn.

Kapittel 4. Gebyr og avgifter

Anløpsavgift

Anløpsavgiften er foreslått fjernet i lovforslaget.

Bortfall av anløpsavgiften forutsetter at Kystverket overtar farvannsforvaltningen uten å få tilført midler eller gis mulighet til å innkreve avgift for å finansiere dette arbeidet. Bergen havn stiller spørsmål ved realismen i at Kystverket har kapasitet og materiell til å ivareta tilstrekkelig lokal tilstedeværelse til å ivareta denne omfattende oppgaven uten at dette kompenseres økonomisk. Kystverket er i dag lokalisert i utvalgte byer og har i dag ikke infrastruktur eller tilstrekkelig mobilitet til å dekke hele kysten.

Lovforslaget innebærer bortfall av saksbehandlingsgebyr og anløpsavgift. Bergen havn mener at lovforslaget likevel legger opp til at havnene fremdeles vil måtte ivareta oppgaver knyttet til både saksbehandling og fremkommelig i sjø. Dette vil da måtte finansieres gjennom havnetjenester og vil dermed bli belastet brukerne av havnen. Noe som igjen vil medføre økte kostnader for skipstrafikken. Bergen havn kan ikke se at dette støtter opp under lovens formål om å tilrettelegge for økt sjøtransport.

Med hilsen

BERGEN OG OMLAND HAVNEVESEN

Silje Eide - juridisk rådgiver
Johnny Breivik - havnedirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk.