Kystverket
6025 Ålesund

Bergen, 31. oktober 2019

Høringsuttalelse fra Kystrederiene

Høring av forskrifter til havne- og farvannsloven (ref. 2019/3381)

Kystrederiene takker for anledningen til å fremme synspunkter i anledning forslag til forskrifter til den nye Havne- og farvannsloven som trer i kraft 1.januar 2020.

Vi har vært aktivt med i prosessen rundt forarbeidene gjennom våre representanter i lovutvalget og høringssvar i forbindelse med Prop 86 L.

For våre medlemmer, som utgjør den kanskje største gruppe brukere av farleder og havner, representerer den nye loven en betydelig modernisering og avklaring av ansvarsområde mellom departement og kommune.

1 - Kystverket som maritim transportetat

Kystrederiene hadde ideelt ønsket sterkere statlig innflytelse over havnesektoren som nasjonal infrastruktur, og vi beklager at det under komitébehandlingen er gitt konsesjoner til kommunal råderett. Dette er med på å videreføre en struktur i sjøtransporten som har resultert av tap av markedsandeler gjennom mange tiår.

Etter vår oppfatning burde Kystverket fått utvidet mandat som maritim transportetat til styring og samordning av havnesektoren, slik at denne kunne fremstå som en helhetlig transportsektor. Vi er likevel tilfreds med at havnenes samfunnsoppgave for første gang er nedfelt i lovs form i §1, men stiller oss tvilende til om havneeierne vil se det som sin oppgave å bidra til mer sjøtransport.

Vi ønsker å knytte følgende kommentarer til de foreslåtte forskrifter.

2 - Forskrift om farleder §§ 1, 2

Kystrederiene er tilfreds med at staten/Kystverket etter loven får utbedringsansvar for alt farvann og eneansvar for navigasjonsinstallasjoner og sjømerker. Vi er også tilfreds med at havneområdene, og derved havnens myndighet, blir fysisk innskrenket.

Helst hadde vi sett at lovforslagets innstilling om avvikling av kommunal farledsavgift var blitt gjennomført. Forhåpentlig vil de nye forskrifter kunne stramme inn den kommunale innkreving av farvannsavgift til isbryting og fjerning av gjenstander iht §36.

Viktig for Kystrederienes medlemmer er at skip fritt skal kunne bruke hoved og bileder til gjennomfart, til ankring for uvær eller venting og at det fritt kan utføres arbeidsoppgaver (avlusing, undervannsarbeid, notsteng mv) i det kommunale sjøområdet som ikke trekker på kommunale ytelser og som derved også vil være fri for farvannsavgift.

Vi finner også at Kystverkets digitale kartsystem Kystinfo er et godt og viktig hjelpemiddel, selv om det nok krever at brukerne får opplæring.

3 - Forskrift om endring i forskrift om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og bruk av bestemte farvann

Kystrederiene finner det naturlig at departementet etter ny lov §7 har hjemmel til å regulere ferdsel for alle fartøy i alt farvann, også fritidsfartøy.

Vi støtter endringen i forskriftene som sikrer at sjøtrafikkforskriften har forrang ved motstrid mellom kommunal og statlig regulering, §3a.

4 - Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av farvannsavgift

Slik den kommunale anløpsavgiften har utviklet seg under eksisterende lov har vi gått mot en teigblanding på kysten med egne avgiftsregimer basert på varierende kriterier.

Etter Kystrederienes oppfatning er innskrenkningen i kommunenes adgang til å kreve inn avgift en forutsetning for at nasjonale sjøarealer kan forvaltes på en fornuftig måte.

Etter vår mening må forskriften på dette punkt sikre:

- ensartet praksis i alle kommuner
- kommunale vedtekter må godkjennes av Kystverket
- Kystverket må være klageinstans
- Kystverket må føre tilsyn
- Fritak for fartøyer >15 meter, og ellers som foreslått
- Engangsavgift per anløp/døgn
- Fri gjennomfart i kommunens sjøområde
- Fritt for oppankring for vær eller venting
- Fritt for utførelse av arbeid på kommunalt sjøområde som lusebehandling, fiske, kabellegging, forankring m.m.

Når det etter overgangsperioden skal etableres ny praksis for innkreving må det brukes ressurser på å etterse at intensjonene i §36 etterleves.

Vi er ellers enige i forskriftenes vurderinger av begrepet selvkost.

5 - Forskrift om opplysningsplikt for transportplanlegging

Det har historisk vært store mangler ved norsk statistikk for sjøtransport, og Kystrederiene ser positivt på å innarbeide bedre prosedyrer og standarder.

Det vil i første omgang gå på rapportering fra havnene, både kommunale og private.

For skipsdriften bør statistikken langt på vei kunne genereres ut fra data i SafeSeaNet og VTS.

Herunder bør alle havner pålegges å bruke SafeSeaNet (ikke sine egne utviklede systemer, som vi ser eksempler på).

6 - Forskrift om overtredelsesgebyr etter Havne- og farvannsloven

Kystrederiene anser dette kapittel som et administrativt opplegg på linje med statens øvrige reaksjoner mot overtredelse av forskrifter.

Vi vil imidlertid anføre erfaringer fra medlemmer som tidligere er ilagt overtredelsesgebyr (etter gammel forskrift) for mangelfull rapportering, som skyldes manglende mobiltelefon- og/eller internettdekning i enkelte kyststrøk.

Slike årsaker til overtredelse må det være mulig å påklage.

7 - Forskrift om overgangsregler for behandling av søknader, kommunale ordensforskrifter og anløpsavgift

Kystrederiene er særlig opptatt av overgangsordningen for anløpsavgift.

Vi registrerer at det foreslås en overgangsperiode inntil 1.juni for iverksetting av farvannsavgift etter ny lov §36. I og med at grunnlaget for havnens innkreving av anløpsavgift snevres inn vil det være atskillig grunn til oppfølging og tilsyn med at dette virkelig skjer.

Vi har forståelse for at investeringer finansiert med anløpsavgift før 1.1 2020 skal kunne videreføres med avskrivninger og renter inntil de er nedskrevet, men bare hvis de berettiges under den nye lovens §36.

Det må unngås at kommunale investeringer under gjeldende lov blir hengende ved som lokal sedvane i lang tid framover. Dette må også være prioritert tilsynsområde for Kystverket.

8 - Forskrift om oppheving av enkelte forskrifter hjemlet i Havne- og farvannsloven (2009) og Losloven (2014)

Kystrederiene anser opphevingen av enkelte eldre forskrifter som en nødvendig opprydding i forbindelse med ikrafttreden av ny Havne- og farvannslov.

Kystrederienes avsluttende bemerkninger

Foran innføring av den nye Havne- og farvannslov har Kystrederiene bekymringer på to områder:

1. At havner og kommuner vil fortsette med sine egne avgiftsregimer, nå som farledsavgift.

   Adgangen til å innkreve farledsavgift er fortsatt til stede, selv om den er klart innskrenket. Det vil bli gitt overgangsbestemmelser inntil 1 juni 2020, og det foreligger adgang til å videreføre avgiftsinnkreving for å dekke kostnader til investeringer foretatt før 1.1 2020.

2. At havner/kommuner vil strekke grunnlaget for innkreving av farledsavgift så langt som mulig, spesielt for arbeid som måtte bli utført i sjøområdet, som kabellegging, forankring, avlusing, rengjøring av merder, lossing av båter og flytebrygger i åpent farvann m.m.

Kystrederiene

Vi mener at definisjonen i §36 *(«Kommunen kan i forskrift bestemme at det skal betales farvannsavgift for fartøy som anløper havn og innretninger for drift av akvakulturanlegg i kommunens sjøområde…»)* av hensyn til sjøtransportnæringens operasjonsforhold og konkurranseevne må defineres stramt.

Bruk av innretninger som kommunen/havnen har bekostet under §36 kan belastes med avgift, ikke bruk av åpen sjø i farled.

Vi anmoder Kystverket om å ivareta sjøtransportens interesser på dette området, både i forhold til kommunal avgiftspraksis og i forskriftene som er bebudet om kommunenes administrasjon av farvannsavgiften.

Med vennlig hilsen

Tor Arne Borge
Adm. dir.
Kystrederiene

Dag Bakka jr.
Rådgiver
Kystrederiene
(sign.)

Nykirkeallmenningen 23, 5005 Bergen | Tlf.: +47 55 55 16 20 | E-post: firmapost@kystrederiene.no