

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Grønlands Selvstyres havneanlæg er reguleret i Landstingsforordning nr. 4 af 29. oktober 1999 med senere ændringer om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg.

Formålet med nærværende forslag er fortsat at understøtte, at Grønlands Selvstyres havneanlægs primære formål er modtagelse og afskibning af gods, betjening af fiskerierhvervet samt betjening af den søværts passagertrafik. Forslagets formål er at sikre, at Grønlands Selvstyres havneanlæg drives og administreres, så havnenes primære formål tilgodeses bedst muligt. Såfremt formålet bedst opfyldes derved, er det forudsat, at Naalakkersuisut kan træffe beslutning om nedlæggelse af en eller flere af Selvstyrets havne.

Formålet med forslaget er videre at regulere muligheden for, at private havneselskaber og kommunerne kan forestå eller deltage i anlæg, udvidelse og drift af havne. Dette sker via koncessioner meddelt af Naalakkersuisut, enten tidsubegrænset eller tidsbegrænset med mulighed for forlængelse. Havne drevet af private vil have modtagepligt for skibe, gods og passager i det omfang, havnens faciliteter giver mulighed derfor.

Forslaget skaber endvidere rammer for inddragelse af ekstern finansiering til anlæg, udvidelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Som led heri skabes grundlag for brugerbetaling for privat såvel som offentlig havnedrift. Privat drevne havne forudsættes i videst muligt omfang finansieret på markedsmæssige vilkår. Offentligt drevne havne vil fortsat skulle finansieres over finansloven og således, at spørgsmålet om eventuel brugerbetaling og niveauet herfor beror på en helhedsvurdering.

Det foreslås, at bestående kommunale havne videreføres efter regler fastsat af Naalakkersuisut. Det forudsættes, at Naalakkersuisut udsteder en tilladelse til de pågældendes havnes fremtidige drift med angivelse af nærmere bestemmelser for driften, takster m.v.

2. Hovedpunkter i forslaget

Gældende ret

Grønlands Selvstyres havneanlæg er reguleret i Landstingsforordning nr. 4 af 29. oktober 1999 med senere ændringer om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg samt Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 14 af 14. maj 2002 om udøvelse af havnemyndigheden og Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 1 af 4. januar 2000 om havnereglement.

Der er ikke i dag positiv lovgivning til regulering af private eller kommunale havne. Landstingsforordningen regulerer og hjemler ekstern delegation af Grønlands Selvstyres myndighedskompetence til en virksomhed ejet af Grønlands Selvstyre – i praksis KNI A/S og Royal Arctic Line A/S. KNI A/S og Royal Arctic Line A/S udøver på vegne af Grønlands Selvstyre den lokale stedlige havnemyndighed. Havnemyndighed i Narsarsuaq og Kangerlussuaq varetages af Mittarfeqarfiit.

Landstingsforordningen bemyndiger endvidere Naalakkersuisut til at fastsætte regler om betaling for benyttelse af havnearealer. Der er i gældende havnereglement bestemt, at der for benyttelse af arealer til oplægning af gods betales pladsleje til havnemyndigheden i henhold til gældende bestemmelser.

Omkostninger til havnemyndighed og havnevedligehold for Grønlands Selvstyres havne er optaget på FL 2014 hovedkonto 35.02.01 Havnemyndighed og hovedkonto 35.02.02 Havnevedligehold.

Koncessionsordning

Grønlands Selvstyre har som hidtil ret til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Naalakkersuisut kan drive sådan virksomhed på Grønlands Selvstyres vegne, hvilket i sagens natur ikke kræver særskilt tilladelse fra Naalakkersuisut. Naalakkersuisut kan inden for rammerne af forslaget fastsætte regler om betaling for brug af det offentlige havne.

Naalakkersuisut kan inden for rammerne af forslaget meddele privatorganiserede havneselskaber tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse eller drift af havn med tilhørende landanlæg. Private havneselskaber vil have modtagepligt for skibe, gods og passager, med mindre andet er bestemt i tilladelsen. Private havneselskaber kan opkræve betaling for brug af havn med tilhørende landanlæg. Takster og takstprincipper samt ændringer heri skal godkendes af Naalakkersuisut.

Kommunerne kan meddeles tilladelse til at deltage i privatorganiserede havneselskaber. Der kan meddeles en kommune tilladelse til fortsat drift af bestående kommunal havn og i øvrigt på vilkår i henhold til nærværende forslag.

Tilladelse kan meddeles tidsbegrænset eller tidsubegrænset. Tilladelse meddeles på nærmere fastsatte vilkår, jf. forslaget kapitel 2, 3 og 5.

Det offentliges havne - brugerbetaling

Der opkræves ikke i dag betaling for brug af Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne. Drift og vedligeholdelse af Grønlands Selvstyres havne med tilhørende landanlæg har hidtil været finansieret over Inatsisartuts finanslove, jf. herom ovenfor. Bevillingerne på Inatsisartuts Finanslove har generelt ikke modsvaret de faktiske omkostninger forbundet med anlæg, vedligeholdelse og drift af Grønlands Selvstyres havne med tilhørende landanlæg.

Nærværende forslag bemyndiger Naalakkersuisut til at fastsætte takster for brug af Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne. Indførelse af brugerbetaling vil skulle ske gradvist og med de fornødne overgangsordninger. Det er vurderingen, at brugerbetaling alene vil kunne bidrage delvist til finansiering af drift og vedligeholdelse af Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne.

Formålet med brugerbetaling er endvidere, at brugerne derigennem kan få en større ansvarsfølelse overfor havnenes fysiske anlæg.

Visse havne er af afgørende betydning for lokalsamfundet og uden tilstrækkelig omsætning til at kunne bære brugerbetaling, der står i forhold til drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne, hvilket f.eks. gælder et antal bygdehavne. Her vil såvel administrative hensyn som hensyn til lokalsamfundets forsyning kunne begrunde, at der ikke opkræves brugerbetaling eller dog kun i et nærmere bestemt og begrænset omfang. Endvidere vil Naalakkersuisut i henhold til forslaget skulle iagttage de fornødne hensyn til forsyningssikkerhed m.v.

Private havneinvesteringer og privat havnedrift

Nærværende forslag skaber de lovgivningsmæssige rammer for anlæg og drift af havne med tilhørende landanlæg på privatretligt grundlag og tilhørende betaling for brug heraf. Forslaget skaber rammerne for at inddrage private investorer i investeringer i anlæg, udvidelse, reovering og drift af havne med tilhørende landanlæg.

Forslaget kan derved medvirke til, at private investeringer supplerer de offentlige investeringer i anlæg, udvidelse, ombygning, og drift af havne med tilhørende landanlæg. Private havneinvesteringer kan bidrage til at mindske behovet for offentlige anlægs- og driftsmidler.

Det foreslås, at private havneselskaber skal have mulighed for at opkræve betaling for brug af havne med tilhørende landanlæg. Taksterne skal fastsættes på grundlag af selskabets samlede virksomhed og således, at selskabets samlede indtjening giver grundlag for en sædvanlig og normal forrentning og tilbagebetaling af selskabets investeringer.

Forslaget skaber rammerne for etablering af havneselskaber finansieret på markedsvilkår. Servicering af havneselskabernes eksterne forpligtelser skal ske inden for rammerne af selskabernes samlede virksomhed og herunder drift af havn med tilhørende landanlæg.

For at imødegå skævvridning af konkurrencebetingelserne for private havneselskaber kan det være nødvendigt at indføre betaling for brug af havne og tilhørende landanlæg, der drives af Grønlands Selvstyre eller nettostyrede virksomheder under Grønlands Selvstyre og kommunerne. Der henvises til bemærkningerne ovenfor.

Private havneselskaber forventes at kunne etableres, hvor der er en betydelig omsætning af gods og passagerer eller betydelige relaterede aktiviteter, jf. lovforslagets § 7, stk. 2 og 3. De yderligere omkostninger, der vil skulle afholdes af brugerne, vil kunne fordeles på gods og passagerer inden for de vilkår, der måtte være meddelt herom af Naalakkersuisut i tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havn med tilhørende landanlæg.

Om brugerbetaling for brug af havne henvises til forslagets § 16 (privat havnedrift) og § 21 (det offentlige havne) med tilhørende bemærkninger.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Økonomiske konsekvenser

Havnemyndighed – Grønlands Selvstyres havne

Omkostningerne til varetagelse af havnemyndigheden er medtaget i Finanslov for 2014 på hovedkonto 35.02.01 Havnemyndighed. Bevillingen for 2014 udgør ca. kr. 5,7 mio. Bevillingen dækker udgifterne til udøvelse af havnemyndighed og visse daglige driftsopgaver, herunder konsulentydelse vedrørende forundersøgelser, udredningsopgaver og projekteringsopgaver i forbindelse med udøvelsen af havnemyndigheden. Herudover kan der

afholdes udgifter til tilsyns- og planlægningsrejser. Over bevillingen kan der desuden afholdes udgifter til værktøj, udstyr, arbejdstøj, personlige værnemidler samt kurser.

De lokale, funktionelle havnemyndigheder inddriver takster og afgifter på basis af gældende lovgivning i samarbejde med Skattestyrelsen. Dette gælder f.eks. levering af el, vand og fuel etc. Afgifter etc. for skibe, som der kan opkræves afgifter for, er ligeledes koordineret med Skattestyrelsen.

Nærværende forslag til Inatsisartutlov viderefører de gældende regler om central og funktionel (lokal) havnemyndighed, og indebærer derfor ikke umiddelbart ændringer i de bevilgede midler til havnemyndighed.

Træffes beslutning om indførelse af betaling for benyttelse af det offentlige havne med tilhørende landanlæg, kan Royal Arctic Line A/S og KNI A/S, som led i varetagelse af den lokale funktionelle havnemyndighed blive pålagt at tilvejebringe datagrundlaget for udarbejdelse af betalingsmodeller og beregning af betalingen for de enkelte ydelser. Herudover kan Royal Arctic Line A/S og KNI A/S blive pålagt at gennemføre de fornødne ændringer i IT-systemer og administrative procedurer.

Vedligeholdelse – Grønlands Selvstyres havne

Omkostninger til vedligeholdelse af Grønlands Selvstyres havne er medtaget i Finanslov for 2014 på hovedkonto 35.02.02 Havnevedligehold. Bevillingen for 2014 udgør ca. kr. 19 mio.

Bevillingen anvendes til at dække udgifterne til almindelig vedligeholdelse af Selvstyrets havneanlæg. Endvidere varetages sø- og landsætning af pontonanlæg for passager- og forsyningstrafikken, korrosionsbeskyttelse, eftersyn og udskiftning af fortøjningsarrangementer, hævnings/flytning/sikring af sunkne og synkefærdige fartøjer og fyr- og båkeafmærkninger inden for byzonen.

Der findes ca. 260 anlæg, såsom kajanlæg, anløbsbroer, læmoler, pontonanlæg, bøjer og fortøjningsanlæg, iswirer, fyrafmærkninger m.m.

Vedligeholdelsesarbejderne på disse anlæg består dels i løbende udbedring af skader forårsaget af bølger, is- eller skibsstød, dels i planlagt systematisk vedligehold med henblik på at opretholde anlæggene i den bedst mulige stand.

Der er et estimeret vedligeholdelseefterslæb for havnevedligeholdet på ca. kr. 84 mio. Vedligeholdelseefterslæbet forventes, ved uændret bevillingsniveau, at stige med ca. 5 % om

året som følge af almindelig brug og slid. Ved overdragelse ultimo 2016 af den eksisterende havn i Nuuk til SIKUKI Nuuk Harbour A/S vil en mindre del af renoveringsefterslæbet overgå fra Grønlands Selvstyre til selskabet.

Med havneanlæggenes nuværende stand og det aktuelle bevillingsniveau forventes bevilling til vedligeholdelse i stadig større omfang anvendt til løbende udbedring af kritiske skader på havneanlæg og i mindre grad på planlagt systematisk vedligeholdelse.

Nærværende forslag til Inatsisartutlov indebærer ikke ændringer i de bevilgede midler til havnevedligeholdelse.

Det offentliges havne - brugerbetaling

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at foretage konkrete økonomiske konsekvensberegninger for det offentlige ved indførelse af en evt. brugerbetaling af det offentliges havne. Nærværende forslag til inatsisartutlov om havne er en rammelov og vil skulle udmøntes af Naalakkersuisut i konkrete afgørelse om særligt takster og takstprincipper.

Om fastsættelse af brugerbetaling henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslaget § 21.

Brugerbetalingens mulige omfang kan anskueliggøres med data indhentet fra Royal Arctic Line A/S på en række geografisk repræsentative byer. Det understreges, at der alene er tale om et beregningseksempel.

Skibes brugerbetaling for anløb og ophold ved havneanlæggene i 2011 kan med en sats på kr. 0,70 pr. brutto ton (BT) gøres op til følgende indtægter:

2011	Nuuk	Qaqortoq	Sisimiut	Upernavik	Aasiaat	Tasiilaq
Samlet BT	3.497.000	986.000	1219.000	197.000	882.000	126.000
	kr. 2.447.900	kr. 690.200	kr. 853.300	kr. 137.900	kr. 617.400	kr. 88.200

Brugerbetaling for håndtering af gods kan gøres op i stykgods og gods i hele containere. Det er derfor meningsfuldt at opdele denne brugerbetaling. I nedenstående tabel angives først beregningen for hele containere og efterfølgende en tabel for stykgods.

Brugerbetaling for handling af containere talt i lastning og losning kan med kr. 45 pr. løft, ligeledes med 2011 tal, opgøres således:

2011	Nuuk	Qaqortoq	Sisimiut	Upernavik	Aasiaat	Tasiilaq
------	------	----------	----------	-----------	---------	----------

Antal løft	89.927	3.113	7.977	251	10.539	1.307
	kr. 4.046.715	kr. 140.085	kr. 358.965	kr. 11.295	kr. 474.255	kr. 58.815

Brugerbetalingen for håndteringen af forskellige varegrupper i stykgods, med en sats på kr. 6,00 pr ton, kan i alt gøres op til følgende i 2011 tal:

2011	Nuuk	Qaqortoq	Sisimiut	Upernavik	Aasiaat	Tasiilaq
Ton	34.852	498	27.200	5.851	9.430	85
	kr. 207.492	kr. 2.988	kr. 163.200	kr. 35.106	kr. 56.580	kr. 510

Det skal overordnet bemærkes, at bulk varer (sand, skærver og cement m.m.) ikke er medtaget i ovenstående tal, da disse håndteres af andre skibe end RALs containerskibe. Der skal dog også være brugerbetaling for håndtering af bulk varer, og derfor vil ovenstående opgørelser reelt være højere end det anførte.

Herudover er tallet og det samlede beløb på brugerbetalingen for håndteringen af forskellige varegrupper kun repræsenteret ved eksporterede mængder. Grunden hertil er, at Royal Arctic Line ikke har mulighed for at oplyse andet. Det reelle tal vil således også her være højere end det anførte, om end ikke markant højere, ifølge Royal Arctic Line A/S.

Private havneinvesteringer og privat havnedrift

Inatsisartut vedtog på Efterårssamlingen 2013 EM 2013/18 inatsisartutbeslutning om, at ”Naalakkersuisut pålægges i 2013 at stifte et aktieselskab som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk og senest på FM 2014 at fremsætte forslag til Inatsisartutlov om regulering af selskabets, og havnens, forhold.”

Det er på det nu foreliggende grundlag vurderingen, at udvidelse af den eksisterende havn i Nuuk vil andrage ca. 651 mio. kr. (2013-priser). Det forventes, at ca. 529 mio. kr. tilvejebringes ved optagelse af lån på almindelige vilkår.

Det er på det nu foreliggende grundlag vurderingen, at driftsselskabet for Nuuk havn vil skulle tilføres indtægter i niveauet kr. 80 mio. årligt (2013-priser) for, at selskabet kan opnå et fornuftigt driftsresultat og et beskedent overskud efter skat til selskabets konsolidering. Indtægterne hidrører fra arealudleje og betaling for skibsanløb og godshåndtering.

Det er ikke i øvrigt på nuværende tidspunkt muligt at foretage konkrete økonomiske konsekvensberegninger for det offentlige ved meddelelse af tilladelse til private havneselskaber.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslaget § 16.

Administrative konsekvenser

Det er vurderingen, at der på nuværende tidspunkt alene er grundlag for etablering af privatorganiseret havneselskab i forbindelse med udvidelse af havnen i Nuuk. Der vil inden for rammerne af forslaget tillige være grundlag for at meddele Qeqqata Kommunia tilladelse til fortsat drift i kommunalt regi af havneudvidelsen i Sisimiut by.

Det er vurderingen, at de administrative omkostninger forbundet med meddelelse af tilladelse til anlæg og drift af en ny havn i Nuuk samt tilladelse til Qeqqata kommunia vil kunne holdes inden for departementets eksisterende bevillinger.

Det er vurderingen, at der kan være behov for ekstern bistand til udarbejdelse af beregningsmodeller til brug for beslutning om eventuel betaling for brug af det offentlige havne med tilhørende anlæg.

Kommunerne og kommunale havne

Det er vurderingen, at forslaget ikke umiddelbart har økonomiske eller administrative konsekvenser for kommunerne. I lighed med borgerne og erhvervslivet vil enhver ny opkrævning af betaling for brug af havn med tilhørende landanlæg medføre en omkostning for brugerne og herunder også de grønlandske kommuner, hvor kommunerne direkte benytter havn med tilhørende landanlæg.

Som kommunal havn omfattes af forslaget § 5, stk. 2, alene havneudvidelsen i Sisimiut. Den kommunale havneudvidelse i Sisimiut drives i dag inden for rammerne af den kommunale drift og uden opkrævning af brugerbetaling. Det er vurderingen fra Departementet for Finanser og Indenrigsanliggender, at der ikke i gældende lovgivning er lovhjemmel til at opkræve eventuelle afgifter etc.

Nærværende forslag hjemler opkrævning af brugerbetaling for brug af kommunal havn med tilhørende landanlæg. Brugerbetalingen kan efter forslaget § 21, stk. 4, jf. stk. 2, ikke overstige omkostningerne forbundet med drift og vedligeholdelse af kommunal havn med tilhørende landanlæg.

Nærværende forslag har karakter af en rammelov og således at det beror på en konkret vurdering, hvorledes takster og takstprincipper fastsættes. Det er derfor ikke muligt at estimere de økonomiske konsekvenser for kommunerne ved indførelse af brugerbetaling for en kommunal havn. Enhver brugerbetaling vil dog bidrage til at lette netto omkostningerne for kommunen forbundet med drift og vedligeholdelse af en kommunal havn med tilhørende landanlæg.

Indføres brugerbetaling for brug af f.eks. den kommunale havn i Sisimiut med tilhørende landanlæg, vil Qeqqata Kommunia skulle etablere de fornødne fysiske anlæg og administrative rutiner. Qeqqata Kommunia kan i medfør af forslaget § 22, stk. 5 jf. stk. 2 indgå aftale med f.eks. Royal Arctic Line A/S om opkrævning af betaling for brug af havn med tilhørende landanlæg.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det er vurderingen, at forslaget vil få økonomiske konsekvenser, men ikke væsentlige administrative konsekvenser, for erhvervslivet.

Træffes der beslutning om betaling for benyttelse af det offentlige havne, vil brugerne skulle indregne omkostninger hertil. Tilsvarende hvis der meddeles tilladelse til private havneselskaber.

I sagens natur vil enhver ny opkrævning af betaling for brug af havn med tilhørende landanlæg medføre en omkostning for brugerne. Som også anført ovenfor er det ikke på nuværende tidspunkt muligt at beregne de konkrete økonomiske konsekvenser af beslutning om betaling for brug af det offentlige havne eller ved meddelelse af tilladelse til private havneselskaber. Dette gælder tilsvarende i forhold til erhvervslivet.

Det er på det nu foreliggende grundlag vurderingen, at driftsselskabet for Nuuk havn vil skulle tilføres indtægter i niveauet kr. 80 mio. årligt (2013-priser) for, at selskabet kan opnå et fornuftigt driftsresultat og et beskedent overskud efter skat til selskabets konsolidering. Indtægterne hidrører fra arealudleje og betaling for skibsanløb og godshåndtering.

Indtægterne fordeler sig med ca. 73 mio. kr. på arealudlejning, ca. 2,3 mio. kr. på anløb af havn samt ca. 4,7 mio. kr. på godshåndtering. Disse omkostninger vil i det hele blive pålagt brugerne af havnen.

I forhold til f.eks. Royal Arctic Line A/S vil omkostninger for brug af havne med tilhørende landanlæg og herunder ny havn i Nuuk medføre en stigning i fragtraterne. Royal Arctic Line A/S' fragtrater og herunder fordeling af omkostninger for brug af havne med tilhørende

landanlæg godkendes af Naalakkersuisut i henhold til Landstingsforordning om søtransport af gods til, fra og i Grønland og koncession til Royal Arctic Line A/S.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Det er vurderingen, at forslaget ikke umiddelbart vil have konsekvenser for miljø og natur eller folkesundhed. Forslaget understøtter etablering af en mere effektiv betjening af Grønland og godsbefragtning med større og mere almindelige og miljørigtige skibe.

Der er november 2013 udarbejdet VVM-redegørelse angående udvidelse af havnen i Nuuk. VVM redegørelsen er udarbejdet for bygherren af Rambøll. I VVM-redegørelsen er foretaget vurdering af miljøpåvirkninger som følge af anlæg og drift af ny havn i Nuuk med tilhørende trafik anlæg.

Departementet for Miljø og Natur har foretaget høring af VVM-redegørelse angående udvidelse af havnen i Nuuk. VVM-redegørelsen er offentliggjort på www.Naalakkersuisut.gl/høring i perioden 19. december 2013 – 20. februar 2014.

Yderligere tekniske rapporter, som ikke indgik i høringsmaterialet, er offentliggjort på Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur på <http://naalakkersuisut.gl/da/Naalakkersuisut/Departementer/Bolig-Byggeri-og-Infrastruktur/Infrastruktur/Havne-og-lufthavne/Borgermoede-om-havne>

I henhold til § 9, stk. 2, nr. 2 i Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn, er afholdt et borgermøde den 16. januar 2014 i Katuaq/Grønlands kulturhus.

6. Konsekvenser for borgerne

I sagens natur vil enhver ny opkrævning af betaling for brug af havn med tilhørende landanlæg medføre en omkostning for havnens brugere. Erhvervslivet vil som en vigtig bruger af havneanlæggene bære hovedparten af den opkrævede brugerbetaling, og det må som udgangspunkt forventes, at sådanne omkostninger bliver videregivet til forbrugerne m.v. Alt andet lige vil borgerne derfor opleve moderate prisstigninger på forbrugsvarer, byggematerialer, maskiner og andet gods, der fragtes med skib. Endvidere kan prisniveauet blive påvirket, hvad angår hjemlige fiskeriprodukter og billetpriser på passagertransport til søs, afhængig af de fremtidige taksters konkrete udformning.

Som også anført ovenfor er det ikke på nuværende tidspunkt muligt at beregne de konkrete økonomiske konsekvenser af beslutning om betaling for brug af det offentlige havne eller

ved meddelelse af tilladelse til private havneselskaber. Dette gælder tilsvarende i forhold til borgerne.

7. Andre væsentlige konsekvenser

Nærværende forslag skal se i sammenhæng med beslutning på EM 2013/18 om etablering af havneselskab med det formål at udvide havnen i Nuuk.

Det er begrænset med større havnefaciliteter i Grønland, der i fremtiden skal servicere kommercielle marineaktiviteter på vestkysten. Den nærmeste canadiske havn, som kan håndtere efterforskningsindustrien, er i St. John, New Foundland, ca. 1.800 km (1.000 sømil) fra Nuuk. I forbindelse med efterforskningsaktiviteterne vest for Grønland anvendes primært havnene i Nuuk og Aasiaat, hvor den begrænsende faktor hidtil har været baglandet i havnene.

I forhold til containerdistributionen skal det bemærkes, at Royal Arctic Line A/S's atlantskibe Nuka Arctica og Naja Arctica på hver 700 TEU i dag alene kan anløbe 4 havne i Grønland: Narsaq, Nuuk, Sisimiut og Aasiaat. Resten af havnene betjenes med feeder og bygdeskibe. Dog er sydgrønland påvirket af storsis i længere periode mellem maj og august. Dette medfører, at atlantskibene ikke kan anløbe Narsaq, og kølevarer transiteres derfor i Nuuk havn til et feederskib, der med højere isklasse har lettere ved at forcere isen.

Havnen i Nuuk får kapacitet til at modtage større skibe, og skal fungere som hovedhavn for hele landet. Dette giver mulighed for en mere effektiv betjening af hele landet, idet gods til Grønland vil kunne fragtes på større og mere almindelige og miljørigtige skibe. Godset vil herefter kunne blive omlastet i Nuuk til skibe, som er specielt konstruerede til at anløbe mindre havne.

8. Høring af myndigheder og organisationer m.v.

Forslaget har været i høring i perioden 27. november 2013 – 6. januar 2014. Forslaget blev sendt til:

Kanukoka
Qaasuitsup Kommunia
Kommuneqarfik Sermersooq
Kommune Kujalleq
Qeqqata Kommunia
KANUNUPE
Samtlige Departementer

Rigsombudsmanden i Grønland
Søfartsstyrelsen
KNAPK
Sulinermik Inuussutissarsiuqartut Kattuffiat
NUSUKA
Grønlands Arbejdsgiverforening

Forslaget blev offentliggjort den 2. december 2013 på www.Naalakkersuisut.gl/høringer (høringsportalen).

Ved høringsfristens udløb var der indkommet høringssvar fra KANUKOKA, Qaasuitsup Kommunia, Qeqqata Kommunia, Kommuneqarfik Sermersooq, Kommune Kujalleq, Formandens Departement, Departementet for Finanser og Indenrigsanliggender, Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked, Departementet for Natur og Miljø, Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug, Søfartsstyrelsen, Grønlands Arbejdsgiverforening, Kystdirektoratet, Grønlands Politi, Martek ApS, Nuuk Transport A/S, Royal Arctic Line A/S. Enkelte høringssvar er indkommet som følge af offentliggørelse på høringsportalen.

Der er ikke indkommet høringssvar fra KANUNUPE, Rigsombudsmanden i Grønland, KNAPK, SIK, NUSUKA samt Departementet for Familie og Justitsvæsen, Departementet for Uddannelse, Kirke, Kultur og Ligestilling og Departementet for Boliger.

Høringssvar, der vedrører tekniske eller sproglige forhold er uden yderligere bemærkninger indarbejdet i nærværende forslag til Inatsisartutlov med tilhørende bemærkninger.

Andre indkomne høringssvar gengives i det væsentlige nedenfor tillige med Naalakkersuisuts bemærkninger hertil. De gengivne tekstafsnit er citater fra høringssvar.

KANUKOKA

KANUKOKA mener det er positivt at forslaget åbner op for muligheden for, at kommunerne og private havneselskaber kan forestå eller deltage i anlæg, udvidelse og drift af havne, ligesom der åbnes op for at der kan inddrages ekstern finansiering i denne henseende. KANUKOKA mener også at privatisering af en havn kan bidrage med et positivt provenu, samt sikre en mere effektiv og dynamisk havn som udnytter det givne udviklingspotentiale bedre, dog således at privatisering bør overvejes nøje og forberedes grundigt.

KANUKOKA mener også at der, med henblik på en smidig myndighedsbehandling og eventuel koncessionsudstedelse, ud over den juridiske ramme, bør udarbejdes klare

vejledninger og skabelontilladelser, hvorigennem krav, forpligtelser og muligheder fremstår klart for interesserede investorer.

KANUKOKA finder det ønskværdigt, at beskrivelsen i lovforslagets bemærkninger om de økonomiske konsekvenser og administrative konsekvenser for kommunerne uddybes, herunder konsekvenserne omkring indførelse af brugerbetaling ved benyttelse af kommunale havne.

Svar

Det er vurderingen, at der ikke kan forventes etableret et stort antal private havneselskaber og således at det er muligt på forhånd at fastsætte skabelontilladelser til regulering af de centrale og afgørende vilkår for tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Vilkår om takster og tilladelsens længde og forholdet mellem offentlige og private havne vil bero på en konkret vurdering af forretningsplan med tilhørende budgetter og finansieringstilsagn.

Der er i ovenfor i pkt. 3 indarbejdet afsnit om de økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne herunder ved eventuel indførelse af bruger betaling ved benyttelse af kommunale havne.

Qeqqata Kommunia

Qeqqata Kommunia finder det meget positivt, at der kommer en havnelov med fokus på andet en Selvstyrets egne havne, og dermed at en kommune i henhold til § 8 kan være aktionær i et havneselskab samt selvfølgelig at Sisimiut kommunale havn omfattes via § 5, stk. 2.

Qeqqata Kommunia finder imidlertid flere dele af loven uheldig ligesom bemærkningerne til loven på flere områder kunne forbedres.

1. *Erhvervslivets og kommunernes potentielle investeringer i havne blokeres af u hensigtsmæssig indblanding fra Selvstyret, hvilket fx vil ramme en mulig fælleshavn for aluminiumprojektet og Maniitsoq by:*
 - a. *Ifølge § 11 er der som udgangspunkt hjemfaldsret til Selvstyre efter 40 år. Reglen om hjemfaldsret vil begrænse langsigtede private og kommunale investeringer, og netop havneinvesteringer er ofte langsigtede. Det er desuden uklart, hvilke regler om hjemfaldspligt, der skal omfatte Sisimiut kommunale havn.*

Det er Qeqqata Kommunia opfattelse, at § 11 med fordel kan udgå.

- b. *Ifølge § 16, stk. 3, skal Naalakkersuisut godkende takster og takstprincipper for alle havne.*

Det er Qeqqata Kommunias opfattelse, at § 16, stk. 3, med fordel helt kan udgå.

2. De generelle bemærkninger favoriserer en ny havn i Nuuk.
- a. Følgende bemærkning "Det er vurderingen, at der på nuværende tidspunkt alene er grundlag for etablering af privatorganiseret havneselskab i forbindelse med udvidelse af havnen i Nuuk. Der vil indenfor rammerne af forslaget tillige være grundlag for at meddele Qeqqata Kommunia tilladelse til fortsat drift i kommunalregi af havneudvidelse i Sisimiut by" er uheldig pga. følgende 3 forhold
- i. Hjemmestyrets havneredegørelse har i årevis vist det nødvendigt, at Sisimiut havn skulle udvides
- ii. Finanslovene har lagt op til, at særligt Nuuk og Sisimiut havne kunne organiseres ved at Selvstyret indskød de eksisterende havne som apportindskud
- iii. Transportkommissionsformand har fundet det samfundsøkonomisk rentabelt at anlægge nye havne i Nuuk og Sisimiut
- iv. De politiske drøftelser mellem Naalakkersuisut og Qeqqata Kommunia har lagt op til et fælles havneselskab omfattende hele Sisimiut Havn.

Det er Qeqqata Kommunias opfattelse, at også Sisimiut Havn bør organiseres i et privatorganiseret havneselskab. Det bør fremgå af bemærkningerne.

- b. Følgende bemærkning "Det er på det nu foreliggende grundlag vurderingen, at driftsselskabet for Nuuk havn vil skulle tilføres indtægter i niveauet kr. 80 mio årligt (2013-priser) for, at selskabet kan opnå et fornuftigt driftsresultat og et beskedent overskud efter skat til selskabets konsolidering. Indtægterne hidrører fra arealudleje og betaling for skibsanløb og godshåndtering. Indtægterne fordeler sig med ca. 73 mio. kr. på arealudlejning, ca. 2,3 mio kr. på anløb af havn samt ca. 4,7 mio. kr. på godshåndtering. Disse omkostninger vil i det hele blive pålagt brugerne af havnen og det gods, der håndteres på havnen." bør få beslutningstagerne til at overveje projektet.

Det er Qeqqata Kommunias opfattelse, at planerne om en ny havn i Nuuk, som hele landet skal finansiere bør skrinlægges, og en udvidelse af Nuuk Havn som kan betales af brugerne i Nuuk bør planlægges. Det bør fremgå af bemærkningerne

Svar

Forslagets § 11, stk. 1, er justeret således, at Naalakkersuisut i særlige tilfælde, og med godkendelse af Finans- og Skatteudvalget i Inatsisartut, kan meddele tidsbegrænset tilladelse for en periode på op til 60 år.

Bestående kommunale havne med tilhørende landanlæg, der meddeles tilladelse til fortsat drift i kommunalt regi vil ikke blive underlagt vilkår om hjemfaldspligt. En kommunal havn

med tilhørende landanlæg drevet i kommunalt regi vil uændret kunne indgå i den samlede offentlige infrastruktur. Bemærkningerne til forslaget § 11 er præciseret på dette punkt.

Qeqqata Kommunia kan fortsat drive den eksisterende kommunale havneudvidelse i kommunalt regi, jf. forslaget § 5, stk. 2, eller indskyde denne i et privat havneselskab, jf. forslaget § 8. Det er Naalakkersuisuts opfattelse, at der ikke i videre omfang skal åbnes for kommunale aktieselskaber, der driver virksomhed med anlæg og drift af havne med tilhørende landanlæg. Der henvises herved til bemærkningerne til forslaget § 5, stk. 2, og § 8.

Inatsisartut behandlede på EM 2013/18 "Forslag til Inatsisartutbeslutning: om at Naalakkersuisut pålægges i 2013 at stifte et aktieselskab som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk og senest på FM 2014 at fremsætte forslag til Inatsisartutlov om regulering af selskabets, og havnens, forhold." Inatsisartut Anlægsudvalget afgav betænkning over forslaget den 23. november 2013.

Inatsisartut Anlægsudvalget indstillede enstemmigt forslaget til vedtagelse. Inatsisartut vedtog den 27. november 2013 beslutningsforslaget.

En lang række spørgsmål fra Qeqqata Kommunia er behandlet som led i beslutningsforslagets behandling og vedtagelse i Inatsisartut. Der henvises herved til Anlægsudvalgets betænkning af 23. november 2013 med tilhørende bilag og herunder bilag 5, bilag 11 og 12.

I Transportkommissionens betænkning 17.4 under afsnittet om Projektanalyser uden en samfundsøkonomisk rentabilitetsanalyse er om havnen i Sisimiut anført:

"Som det fremgår af kapitel 12, har kommissionen ikke inden for de opstillede tids- og ressourcemæssige rammer kunnet verificere grundlaget for de vurderinger af en evt. havneudvidelse i Sisimiut, der blev forelagt for kommissionen ultimo november 2010. Imidlertid er der flere indikationer af, at en havneudvidelse i Sisimiut kan være samfundsøkonomisk rentabel, i hvert fald for den del heraf der består i en udvidelse af fiskeri-/industrikajen. Kommissionen har følgelig anbefalet, at der nedsættes en hurtig arbejdende arbejdsgruppe, der får til opgave at opstille samfundsøkonomiske rentabilitetsanalyser af de foreslåede havneudbygninger i Sisimiut efter f.eks. de retningslinjer, som kommissionen har anvendt i relation til en evt. ny containerhavn i Nuuk."

Qeqqata Kommunia har selv gennemført en udvidelse af havnen i Sisimiut. Der er ikke gennemført samfundsøkonomiske rentabilitetsanalyser, der giver mulighed for at vurdere om der er grundlag for en yderligere havneudvidelse i Sisimiut og herunder prioriteringer i forhold til andre havneanlæg.

Kommuneqarfik Sermersooq (uddrag)

”

Ifølge forslaget kan ”bestående kommunale havne kan meddeles fortsat tilladelse til drift i kommunalt regi. Kommuneqarfik Sermersooq skal gøre opmærksom på, at der i dag ikke findes en klar sondring mellem, hvad der er Selvstyrets og kommunens del af de eksisterende havneanlæg.

Kommunen er opmærksom på at arbejdet med at klarlægge havnene er i gang. Kommunen har således været involveret i dette spørgsmål angående containerhavnen i Nuuk. Der skal dog ske en afklaring af alle øvrige havne anlæg i Kommuneqarfik Sermersooq. Dette forhold vanskeliggør en mere konkret vurdering af muligheder forslaget måtte rumme. Kommunen håber på en smidig proces omkring denne fortsatte afklaring, og ikke mindst i forbindelse med tildeling af eventuelle tilladelser til fortsat drift af eksisterende kommunale havne som nævnt ovenfor.

.

Havnene med de tilhørende landanlæg er afgørende for Grønlands infrastruktur. Vedligeholdelse og effektiv drift af disse anlæg er derfor af væsentlig betydning for samfundets udvikling økonomisk og socialt. Det er derfor vigtigt, at havneanlæg ikke kan sælges, pantsættes eller lign., men at en kommerciel interesse for havne drift derimod tilvejebringes via af de indtægter, som driften indbringer. Kommuneqarfik Sermersooq er enig i denne betragtning.

Væsentligt i denne sammenhæng er lovforslagets bestemmelser om muligheden for at opkræve betaling for brug af havnene. Netop havnenes placering som vital infrastruktur i Grønland understreger betydningen af, at havnene både drives og vedligeholdes effektivt, og at brugerne ikke hindres adgang til at benytte havneanlæggene på grund af økonomi. Kommuneqarfik Sermersooq tillægger det afgørende betydning, at den rigtige balance findes i udmøntningen af taksterne og principperne herfor.

Lovforslaget omtaler blandt flere forhold havnenes betydning for lokalområdet og hensynet til en ligeværdig konkurrence mellem havneselskaber på kommercielle vilkår og selvstyrets og kommunale havne.

Kommuneqarfik Sermersooq er enig i denne betragtning og understreger at udmøntning af takstprincipperne i de konkrete situationer er afgørende. Kommuneqarfik Sermersooq har tidligere nævnt muligheden af et havneråd. Et sådant råd kunne også i denne sammenhæng sikre alsidige input og forankring i det lokale erhvervsliv.

Fra et erhvervsmæssigt synspunkt vil Kommuneqarfik Sermersooq gøre opmærksom på to overordnede forhold. Dels er det yderst vigtigt, at en eventuel havneprivatisering ikke hæmmer det eksisterende og berørte erhvervsliv men nærmere, at man her oplever en positiv effekt, eventuel øget professionalisering og dialoginddragelse. Og dels er det centralt, at den /de aktør(er), som ønsker at drive havn på privatiserede vilkår, får mulighed for at gøre dette med en rimelig adskillelse fra politisk indflydelse.

Kommuneqarfik Sermersooq anbefaler i denne sammenhæng ikke, at man fjerner alle myndighedsmæssige kontrol- og sanktionsmekanismer men nærmere, at vi fra offentlighedens side er opmærksom på, at hvis man ønsker en privatisering og de herigennem forventede fordele, så må man også være indstillet på at lade en virksomhed om at drive virksomheden – på gældende markedsvilkår.

....

Som beskrevet er anlæggelse, udbygning og drift af havne en central og væsentlig del af Grønlands infrastrukturelle sammenhæng, hvorfor Kommuneqarfik Sermersooq yderligere finder, at en privatisering bør forberedes grundigt og potentielle investorer skal vurderes ud fra både økonomiske og strategiske hensyn. Dette omhandler både en grundig analyse af deres formåen til at afvikle havnedriften effektivt og økonomisk forsvarligt, samt deres sektorspecifikke erfaring, eventuelle mulige synergieffekter, afkaststrategi, forretningsalliancer, og interessekonflikter – disse hensyn m.fl. bør indgå i forbindelse med nævnte vurderingsgrundlag i lovens § 9.

Med henblik på en smidig myndighedsbehandling og eventuel koncessionsudstedelse finder kommuneqarfik Sermersooq det hensigtsmæssigt, at der, udover den juridiske ramme, udarbejdes klare vejledninger og skabelontilladelser, hvorigennem krav, forpligtelser og uligheder fremstår klart for interesserede investorer. Yderligere mener Kommuneqarfik Sermersooq, at det kan være relevant at gennemføre deciderede privatiseringsforstudier ved forberedelse af større udbud.

Et sådan forstudie kan bidrage til et bedre udgangspunkt for konkretiserede drøftelser og underbygge beslutningstagning på et informeret grundlag. Privatiseringsforstudier/analyser er ikke ukendte i international sammenhæng med overgang fra offentlig til privat ejer struktur og bør bl.a. beskrive casen/virksomheden samt det aktuelle marked og evt. adskillelse af drift fra anlægsaktiver. Yderligere kan der i dette studie fremlægges en privatiserings procesbeskrivelse, inklusiv vurderingsparametre samt vægten af disse og vurderinger af attraktive privatiseringsformer.

Kommuneqarfik Sermersooq finder, at en havneprivatisering, hvis forvaltet rigtigt, kan bidrage både med positivt provenu, samt sikre en mere effektiv og dynamisk havn som udnytter et givent udviklingspotentiale.

Kommuneqarfik Sermersooq finder dog også at privatiseringer bør overvejes nøje og forberedes grundigt.”

Svar

Bestående kommunale havne i Kommuneqarfik Sermersooq vil blive meddelt tilladelse til forsat drift i kommunalt regi i henhold til forslagens § 5, stk. 2. Det beror på kommunens beslutning, om der eventuelt skal opkræves betaling for brug af en kommunes havneanlæg. Naalakkersuisut fastsætter i givet fald takster og takstprincipper og efter drøftelse med kommunen.

Kommunerne kan efter forslaget deltage i et havneselskab på nærmere vilkår. Deltagelse i et havneselskab giver kommunen anledning og lejlighed til at medvirke til forudgående undersøgelser og analyser.

Tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg forudsætter, at der består et dokumenteret behov for ekspedition af gods, personer eller landinger af fisk eller anden havnerelateret aktivitet. Tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg forudsætter endvidere, at der består et dokumenteret forretningsgrundlag, en forretningsplan med tilhørende budgetter og ikke mindst finansieringstilsagn.

Der består således efter forslaget et gennemarbejdet materiale allerede på tidspunktet for en ansøgning om tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Det vil indgå i behandling af en ansøgning, i hvilket omfang ansøger må anses i stand til at drive havn med tilhørende landanlæg.

Overordnede hensyn til den samlede infrastruktur i Grønland og samspillet med sø- og lufttransport vil indgå i Naalakkersuisuts behandling af ansøgninger. Dette er fremhævet i bemærkningerne til forslagens § 10.

Det er vurderingen, at der ikke kan forventes etableret et stort antal private havneselskaber og således at det er muligt på forhånd at fastsætte skabelontilladelser til regulering af de centrale og afgørende vilkår for tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Vilkår om takster og tilladelsens længde og forholdet

mellem offentlige og private havne vil bero på en konkret vurdering af forretningsplan med tilhørende budgetter og finansieringstilsagn.

Takster og takstprincipper vil blive fastsat på grundlag forslaget § 16 for private havneselskaber og forslaget § 21 for Grønlands Selvstyres og kommunernes havne. For private havneselskaber gælder at selskabet driver virksomhed på kommercielt grundlag og ekstern finansiering. For Grønlands Selvstyres og kommunernes havne fastsættes takster på grundlag af afvejning af en lang række til dels modstående hensyn.

Det er vurderingen, at der ikke er anledning til generelt og gældende for alle havne med tilhørende landanlæg at etablere eksterne rådgivningsfora. Det bemærkes herved, at der ikke i Landstingsforordning nr. 4 af 29. oktober 1999 om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg er foretaget regulering heraf.

I henhold til selskabslovgivningen er bestyrelsen med reference til generalforsamlingen ansvarlig for selskabets ledelse. Det er vurderingen, at der ikke kan eller skal gøres indgreb i den selskabsretlige ansvars- og kompetencefordeling.

Inddragelse af lokal viden som led i behandling af ansøgning om tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg eller fastsættelse af takster og takstprincipper vil konkret kunne ske gennem høring af arbejdsgiverforeningerne og andre interesseorganisationer, kommunale myndigheder og berørte virksomheder.

I tilknytning til færdiggørelse af ny havn i Nuuk vil Naalakkersuisut opfordre bestyrelsen i SIKUKI Nuuk Harbour A/S til at overveje, hvorledes input og synspunkter fra havnens brugere kan tilgå bestyrelsen som led i beslutning om tilrettelæggelse af driften af havn med tilhørende landanlæg.

Qaasuitsup Kommunua

Under kapitel 2 skal der tilføjes at, indehaver af havneanlæg er forpligtet til at holde havneområdet havisfrit i nødvendigt omfang. Grundlaget for denne hænger sammen med det samfundsøkonomiske forhold. Ved at holde havneområdet havisfrit i nødvendigt omfang vil der opretholdes et større økonomisk flow i samfundet, idet brugerne vil have en større indtjeningsmulighed for vedvarende brug af havneanlægget, som vil medfører bedre indtjeningsmulighed dermed forhøjning af skatteindtægter både for hele landet og kommunerne.

Under kapitel 6, § 23 skal der tilføjes at Naalakkersuisut laver rammelovgivning på havneområdet hhv. i land og omkringliggende hav, og bestemmelserne skal udarbejdes, udføres og kontrolleres af kommunalbestyrelsen indenfor disse givne rammer. Eksempelvis i form af lokalråd på hvert by eller havn.

Qaasuitsup Kommunia har erfaring med miljøforurening efter af skibene losset deres efterladenskaber/spildolie. Af denne grund vil Qaasuitsup Kommunia have at der tilføjes en bestemmelse som vedrører stramning af kontrol af forbrugernes efterladenskaber.

Svar

Meddelelse af tilladelse til et havneselskab inden for rammerne af forslaget kapitel 2 til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg forudsætter brugerbetaling og drift på kommercielt grundlag. Det beror på en sædvanlig driftsmæssig vurdering af, om der er grundlag for isbrydning i tilknytning til et havneanlæg. Der kan indgås aftale mellem havneselskabet og f.eks. Royal Arctic Line A/S eller ejere af fabriksanlæg om isbrydning og afholdelse af omkostningerne forbundet hermed.

Det er Naalakkersuisut, der meddeler tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Det er tilsvarende Naalakkersuisut, der vurderer om der måtte være grundlag for at meddele påbud om overholdelse af vilkår eller ændring og ophør af tilladelse eller tilbagekaldelse af tilladelse. Det er på denne baggrund Naalakkersuisuts vurdering, at der ikke er anledning til eller behov for etablering af lokalråd i hver by eller havn.

Kommunalbestyrelsen er tilsynsmyndighed på miljøområdet på land, jf. herved § 9 Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet og fører tilsyn med overholdelse af miljølovgivningen. Forsvarets Fiskeriinspektion og politiet er tilsynsmyndighed vedr. havet ud til tre sømil, jf. herved § 36 i Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet (med senere ændringer). Det er Naalakkersuisuts vurdering, at en evt. stramning af reglerne for kontrol på land og til havs skal ske i lovgivningen herom. En evt. stramning skal ikke gennemføres i nærværende forslag til Inatsisartutlov om havne.

Kommune Kujalleq

Havnene med de tilhørende landanlæg er afgørende for Grønlands infrastruktur og for udviklingen i Kommune Kujalleq. Forslaget til lov om havne skal understøtte havneanlæggenes primære formål med modtagelse og afskibning af gods, betjening af fiskerierhvervet samt betjening af den søværts passagertrafik, herunder krydstogsturismen.

Et formål med det nye forslag til lov om havne er at give og regulere muligheden for, at private havneselskaber og kommuner kan forestå eller deltage i anlæg, udvidelse og drift af havne.

Kommune Kujalleq kan tilslutte sig, at lovforslaget åbner mulighed for, at kommunerne og private havneselskaber kan forestå eller deltage i anlæg, udvidelse og drift af havne.

Endvidere er kommunen enig i forslagets muligheder for at inddrage ekstern finansiering i denne henseende.

Der ses ikke umiddelbart i forbindelse med lovforslaget at indgå overvejelser om de nye råstofudskibningshavne der er på tegnebrættet flere steder i Grønland, herunder i Kommune Kujalleq, idet de i § 2 nr. 2 er undtaget af loven, ligesom mulighederne for nye skibsruiter affødt af klimaændringerne og de havnetyper som det vil give muligheder for, ikke er nævnt. Kommune Kujalleq skal opfordre til at lovforslaget forholder sig til disse nye udfordringer. Vedligeholdelse og effektiv drift af havnene er af væsentlig betydning for samfundets udvikling økonomisk og socialt. Væsentligt i denne sammenhæng er lovforslagets bestemmelser om øgede muligheder for at opkræve betaling for brug af havnene. Kommune Kujalleq er også enig i denne betragtning; men ønsker at understrege, at det er vigtigt at en sådan brugerbetaling afstemmes således, at den ikke vil få en negativ betydning for de erhverv som anvender havnene.

I forslaget fastslås det at anlæg, vedligeholdelse og drift af de selvstyrejede havne er selvstyrets ansvar og at finansieringen fastlægges i Finansloven. I bemærkningerne til lovforslaget hedder det at "der er et estimeret vedligeholdelsesefterslæb for havne vedligeholdt på ca. kr. 84 millioner kroner" og at dette forventes at være stigende i årene fremover. Det er endvidere Kommune Kujalleq's erfaring, at der gennem de seneste finanslove ikke er afsat tilstrækkelige midler til udbygning og forbedring af havnene. Kommune Kujalleq vil derfor opfordre til at en ny lov om havne følges op med finansiering af de nødvendige vedligeholdelses-, udbygnings- og moderniseringstiltag på havneområdet.

Svar

Tilladelse til havne med tilhørende landanlæg, der anlægges som led i forundersøgelse, efterforskning og udnyttelse af mineralske råstoffer meddeles af Naalakkersuisut som led i den samlede myndighedsbehandling vedrørende disse aktiviteter. Nærværende forslag til inatsisartutlov om havne omfatter derfor ikke sådanne havne med tilhørende landanlæg. Det falder derfor uden for forslaget at forholde sig til disse nye udfordringer.

Der vil inden for rammerne af nærværende inatsisartutlov kunne meddeles tilladelse også til anlæg og drift af havne med tilhørende landanlæg, der kan indgå i serviceringen af nye skibsruiter gennem nordvestpassagen.

Midler til vedligeholdelse af Grønlands Selvstyres havne med tilhørende landanlæg bevilges på de årlige finanslove. Inatsisartuts prioritering af de til rådighed værende midler kan og skal

ikke reguleres eller søges normeret i nærværende forslag til inatsisartutlov. Indtægter til Grønlands Selvstyre, der hidrører fra brug af havne med tilhørende landanlæg vil i lighed med andre indtægter indgå i den samlede prioritering på Inatsisartuts årlige finanslove.

Formandens Departement

Private havne vil med stor sandsynlighed udgøre essential facility (monopol) for det pågældende område, som vil påvirke de grundlæggende rammer for området/samfundet. Loven bør derfor sikre, principielle rammer omkring prisfastsættelse. Hvad må forrentningen eksempelvis være? 5 pct., 10 pct. eller 25 pct.?

Derudover bør det sikres, at der er transparens omkring monolets omkostningsniveau, således der kan indrettes benchmark-systemer, der sikrer en mådeholdelig udvikling i omkostningsniveauet, som opvejer den manglende konkurrence.

For at sikre den maksimale samfundsgevinst ved, at lade private virksomheder drive havne bør disse forhold reguleres mere konkret gennem håndfaste principper, som kan uddybes i bekendtgørelse.

Løbende forhandling om takstprincipper og takster mellem Naalakkersuisut og ansøgere uden fastsættelse af mere håndfaste og konkrete principper, som der er lagt op til i loven vil medføre uklarhed for alle parter. Desuden vil løbende forhandlinger efter al sandsynlighed medføre højere priser i samfundet end hvis loven sikrer transparens omkring omkostningsudviklingen og giver nærmere anvisninger for reguleringen af prisfastsættelsen.

Indstilling

Det indstilles på den baggrund, at loven sikrer transparens omkring omkostningsudviklingen gennem en regnskabsbekendtgørelse, og at loven regulerer prisfastsættelsen mere håndfast.

Svar

I henhold til forslaget § 16, stk. 4 er havneselskaber forpligtet til at meddele Naalakkersuisut alle oplysninger, som Naalakkersuisut anser for nødvendige i forbindelse med ændring af takster og takstprincipper. Naalakkersuisut kan fastsætte regler om meddelelse af sådanne oplysninger, herunder regler om, at oplysninger skal meddeles i faste intervaller eller under overholdelse af bestemte formkrav.

I henhold til forslaget § 16, stk. 5 kan Naalakkersuisut kan bestemme, at havneselskaber skal føre særskilt regnskab for aktiviteter omfattet af § 5, stk. 1 (havnedrift), og § 7, stk. 2 (havnerelateret virksomhed) og stk. 3 (anden virksomhed). Naalakkersuisut kan fastsætte

regler om regnskabsaflæggelsen.

Bestemmelserne skaber rammerne for at sikre transparens omkring omkostningsudviklingen ligesom der sikres grundlag for vurdering af de enkelte forretningsområder såvel som takster og takstprincipperne for brug af havn med tilhørende landanlæg.

Departementet for Finanser og Indenrigsanliggender

Der er med loven lagt op til, at Naalakkersuisut godkender niveauet for brugerbetaling der opkræves af private havne, samt hvilke typer ydelser der kan tages betaling for. Det er dog væsentligt at pointere, at vurderingen af betalingernes størrelse skal tage hensyn til effekten for borgerne særligt i form af øgede fragtrater. Det er en problemstilling der skal ses i sammenhæng med vurderingen af behovet for fragtratestigninger i Royal Arctic Line A/S og kan muligvis indarbejdes i bemærkningerne. En administrativ model for at løse dette bør derfor udarbejdes i forlængelse af vedtagelse af denne lov og oprettelse af aktieselskabet Sikuki.

Svar

I det omfang omkostninger til anlæg, drift og vedligeholdelse af havne med tilhørende landanlæg ikke betales af havnens brugere, f.eks. Royal Arctic Line A/S eller trawlerrederierne, vil omkostningerne i stedet skulle afholdes af havnens ejer – det vil i dag sige Grønlands Selvstyre og kommunerne og dermed skatteborgerne.

Takster og takstprincipper vil blive fastsat på grundlag forslagets § 16 for private havneselskaber og forslagets § 21 for Grønlands Selvstyres og kommunernes havne. For private havneselskaber gælder at selskabet driver virksomhed på kommercielt grundlag og ekstern finansiering. For Grønlands Selvstyres og kommunernes havne fastsættes takster på grundlag af afvejning af en lang række til dels modstående hensyn.

Det ligger uden for rammerne af nærværende forslag til inatsisartutlov at regulere takster og takstprincipperne for private havneselskaber med det formål at subsidiere fragtraterne til varetægelse af f.eks. fordelingspolitiske eller erhvervsmæssige hensyn.

Sådanne hensyn kan derimod indgå i den samlede vurdering af takster og takstprincipper for Grønlands Selvstyres og kommunernes havne såfremt det besluttes at opkræve brugerbetaling for disse havne.

Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked

Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked (IASN) har modtaget forslag til Inatsisartutlov nr. xx af xx.xxxxx 2014 om havne i høring. Forslaget giver anledning til følgende bemærkninger: (uddrag)

Til § 1

.....

Der savnes nærmere oplysninger om hvilken hensyn og formål der skal varetages ved at fastsætte et lovkrav om at anlæg og drift af havne kun kan ske efter tilladelse fra Naalakkersuisut. Væsentlige og saglige hensyn kunne være miljø, kystsikring, besejlingsforhold, men ingen af disse forhold er angivet som forhold der indgår som elementer i en afgørelse om meddelelse af tilladelse efter loven. Af § bemærkninger til § 5 er det afgørende parameter for en tilladelse imidlertid alene beskrevet således:

”Det forudsættes, at tilladelserne generelt gives som en eneret, men Naalakkersuisut har i konkrete tilfælde, hvor omstændighederne taler derfor, mulighed for, at tilladelsen ikke meddeles som en eneret. Det vil herunder bero på forhandlinger mellem Naalakkersuisut og ansøger, overordnede planhensyn, og den godsomsætning, der må anses nødvendig for at sikre investorernes tilbagebetaling og forrentning af den investerede kapital.”

Det er således henlagt til Naalakkersuisut at bedømme om en privat investering er rentabel og dermed om projektet opfylder forslagens betingelser for at kunne få meddelt en tilladelse. Det er usædvanligt at det offentlige skal foretage en sådan privatøkonomisk vurdering også, når der er tale om havne eller tilknyttede private havneanlæg opført uden offentlig medfinansiering.

En væsentlig begrundelse for forslaget fremgår af følgende i de alm. bemærkninger:

”Nærværende forslag bemyndiger Naalakkersuisut til at fastsætte takster for brug af Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne. Indførelse af brugerbetaling vil skulle ske gradvist og med de fornødne overgangsordninger. Det er vurderingen, at brugerbetaling alene vil kunne bidrage delvist til finansiering af drift og vedligeholdelse af Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne. Formålet med brugerbetaling er endvidere, at brugerne derigennem kan få en større ansvarsfølelse overfor havnenes fysiske anlæg.”

Kunderne betaler allerede gennem RAL fragttariffen en brugerbetaling for godshåndtering ligesom fremmede skibe betaler havneafgift.

Til §§ 16, 11 og 24:

Det fremgår af bemærkningerne, at forslaget skal medvirke til, at private investeringer supplerer de offentlige investeringer i anlæg, udvidelse, ombygning, og drift af havne med tilhørende landanlæg. Private havneinvesteringer kan bidrage til at mindske behovet for offentlige anlægs- og driftsmidler.

”Forslaget skaber rammerne for etablering af havneselskaber finansieret på markedsvilkår.”

Det er departementets vurdering at de opstillede krav i § 16 om godkendelse af takster, § 11 om hjemfaldsret og § 24 om forbud mod belåning og pantsætning de facto vil udgøre en absolut barriere for fremtidige private investeringer i havne.

Det bør derfor overvejes nærmere, hvad der er relevant at regulere i en havnelov. Med de valgte brede formuleringer til afgrænsning af lovens anvendelsesområde vil havneloven kunne regulere og begrænse private virksomheder aktiviteter indenfor havnerelateret erhvervsvirksomhed og dermed medvirke til at forhindre en udvikling af privat havnerelateret erhvervsvirksomhed.

Det bør videre overvejes om det er nødvendigt, at loven finder anvendelse på pontonbroer og bøljer som eventuel lægges ud til brug for modtagelse af de ”små taxibåde” som krydstogtskibene bruger til at fragte deres passagerer i land med.

Til de almindelige bemærkninger afsnittene 4, 6 og 7:

IASN skal efterlyse en beskrivelse i bemærkningerne, hvordan man forventer at de angivne udgifter vil blive fordelt på forskellige erhvervsvirksomheder, herunder krydstogtsrederier samt bugser-, bjergnings- og forsyningsselskaber, som vil skulle betjene internationale olieselskaber i forbindelse med deres efterforskning efter kulbrinter.

Endvidere bør grundlaget for vurderingen af, at driftsselskabet for Nuuk havn vil skulle have tilført 80 mio. DKK årligt for at opnå et fornuftigt driftsresultat uddybes.

Det skal overordnet anbefales at udskille spørgsmålet om etablering og drift af Nuuk Havn i en særskilt anlægslov, hvor der kan tages stilling til de særlige forhold omkring placering, organisation, finansiering brugerfinansiering, omkostningsreduktioner mv. som vil være gældende for dette projekt.

Det bør være et væsentligt formål at det i lovgivningen om Nuuk Havn og i havnelovgivningen generelt sikres at man fremmer udvikling af nye erhverv og virksomheder inden for transport og logistik. En effektiv transportsektor og international omkostningsmæssig konkurrencedygtig infrastruktur er et væsentlig parameter for at kunne tiltrække og fastholde

udenlandske investering til udvikling af råstofsektoren. Disse hensyn ses ikke varetaget eller har indgået i overvejelserne med det foreliggende forslag til havnelov.

Svar

Nærværende forslag til inatsisartutlov om havne er en rammelov og vil skulle udmøntes af Naalakkersuisut i konkrete afgørelse om f.eks. takster og takstprincipper.

Det er ikke på nuværende tidspunkt foretaget konkrete økonomiske konsekvensberegninger ved indførelse af betaling for brug af havne. Der er ikke på nuværende tidspunkt foretaget konkrete økonomiske beregninger for fordeling af omkostninger mellem forskellige brugere af havne med tilhørende landanlæg.

Udformning af takster og takstprincipper vil ske med inddragelse af relevante departementer indenfor Grønlands Selvstyre, og herunder Departement for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked med henblik på udformning af hensigtsmæssig takster og takstprincipper.

Naalakkersuisut vurderer ansøgning om tilladelse på grundlag af et dokumenteret forretningsgrundlag samt en forretningsplan med tilhørende budgetter og finansieringstilsagn. Ansøgere om tilladelse og indehavere af tilladelse skal meddele Naalakkersuisut alle oplysninger, som Naalakkersuisut anser for nødvendige for myndighedsbehandlingen efter inatsisartutloven.

Naalakkersuisut skal efter forslaget påse, at et projekt er gennemarbejdet og understøttet af de fornødne finansieringstilsagn og herunder påse, at der er et dokumenteret behov for ekspedition af gods, personer eller landinger af fisk eller anden havnerelateret aktivitet.

Forslagets § 24, stk. 3, er udgået og således at havn med tilhørende landanlæg vil kunne pantsættes og gøres til genstand for retsforfølgning. Derimod opretholdes forslaget § 24, stk. 1, og stk. 2. En tilladelse efter § 5 kan ikke belånes eller stilles til sikkerhed eller gøres til genstand for nogen form for kreditorforfølgning. Det er i bemærkningerne til § 24, stk. 1, præciseret, at overdragelse af en tilladelse ikke vil blive afvist uden rimelig grund.

Forslagets § 11 (om hjemfaldsret) og § 16 (Naalakkersuisut fastsætter takter og takstprincipper) er opretholdt i den foreslåede form. Det er vurderingen, at det vil bero på konkret vurdering af de enkelte havneprojekter, om der er basis for drift af havn med tilhørende landanlæg på kommercielle vilkår.

Oplysning i bemærkningernes pkt. 4 om de forudsatte indtægter til driftsselskabet Nuuk Havn – Sikuki Nuuk Harbour A/S er medtaget for at anskueliggøre omkostningerne forbundet med anlæg og drift af havn med tilhørende landanlæg.

De forudsatte indtægter til driftsselskabet Nuuk Havn – Sikuki Nuuk Harbour A/S er indgået i Inatsisartuts behandling og vedtagelse af beslutningsforslag EM 2013/18, jf. Anlægsudvalgets betænkning af 23. november 2013 med tilhørende bilag 8.

Departementet for Natur og Miljø

I henhold til forslaget § 11, stk. 2, og § 12, stk. 2, kan Naalakkersuisut fastsætte regler om ændringer, ophør og tilbagekaldelse af en tilladelse. Departementet for Natur og Miljø anbefaler, at der indarbejdes bestemmelser omkring ansøgers retssikkerhed i forhold til de vilkår der stilles.

Svar

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelserne, at vilkår om ændring, ophør og tilbagekaldelse skal indarbejdes i den konkrete tilladelse for at kunne tilpasses den enkelte tilladelse og det konkrete projekt og de i øvrigt fastsatte vilkår herfor. Naalakkersuisuts adgang til at fastsætte regler om vilkårene er ikke en adgang til at foretage ændringer i allerede meddelte tilladelser. Fastsætter Naalakkersuisut i medfør af forslaget nye regler om tilbagekaldelse, vil reglerne have virkning for fremtidige tilladelser.

Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug

I forslaget § 17, fremkommer det at Naalakkersuisut kan fastsætte regler med henblik på at gennemføre eller anvende internationale konventioner om forhold, der er omfattet af loven. Af bemærkningerne fremkommer det at bestemmelsen tager sigte på at give hjemmel til at fastsætte regler til gennemførelse af Grønlands internationale forpligtigelser. I den anledning finder departementet grund til at gøre opmærksom på at Grønland, i henhold til FAOs Port State Measures, som Grønland har ratificeret, skal kunne afvise fartøjer der har været involveret i IUU-fiskeri (illegalt, urapporteret og ureguleret fiskeri). Spørgsmålet er dog om § 17 er tilstrækkelig hjemmel til at kunne nægte havneadgang, særlig taget i betragtning at det er tale om en relativ omfattende sanktion. Departementet anbefaler derfor at det direkte indarbejdes hjemmel til dette. Bestemmelsen kan for eksempel fastsættes i kapitel 3 der regulerer adgang til havne med dertilhørende landanlæg, eller alternativt i forlængelse af § 17. Ligeledes bør det fremgå af kapitel 9 at et brud på bestemmelsen sanktioneres med bøde.

Herudover savner departementet forslaget stillingtagende med hensyn til MARPOL, herunder en afklaring af forpligtelserne om bortskaffelse af affald fra skibe.

Tilsvarende savner departementet at der i forslaget også tages højde for sundhedsforanstaltninger. Med sundhedsforanstaltninger menes der hvad der skal udøves af pest- og skadedyrsbekæmpelse ved anløb i havne med henblik på folkesundhed og mulig indførelse af skadedyr. Det foreslås at det indarbejdes en generel hjemmel, og at det efterfølgende reguleres i form af bekendtgørelse.

Ligeledes savner departementet at forslaget omhandler "Border Inspection Posts", altså grænsekontrol, herunder kontrol af tredjelandes landinger af fisk i Grønland. Forholdet er af betydning både med hensyn til fødevarerikkerhed og med hensyn til fiskerikontrollen (altså kontrol med at fiskeriet sker indenfor kvote, og i henhold til gældende regler). Det foreslås at det indarbejdes en generel hjemmel, og at det efterfølgende reguleres i form af bekendtgørelse.

Svar

§§ 17 og 18 i Forslag til inatsisartutlov om havne bemyndiger Naalakkersuisut til at fastsætte regler om gennemførelse af internationale forpligtelser vedr. havn med tilhørende landanlæg. Bestemmelserne udgør ikke en generel bemyndigelse til at fastsætte regler til gennemførelse af Grønlands Selvstyres internationale forpligtelser blot disse kan henføres til søfart eller fiskeri.

Forpligtelserne i henhold til MARPOL konventionen er for Grønland gennemført ved

1) Havet indtil 3 sømil

Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet som ændret ved Landstingsforordning nr. 3 af 6. juni 1997 og Landstingsforordning nr. 2 af 21. maj 2004.

2) havet udenfor 3 sømil

Anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet som ændret ved anordning nr. 212 af 23. marts 2005.

Forpligtelserne i henhold til FAO's Port State Measures har til formål at beskytte fiskebestande mod ulovligt fiskeri. Det er vurderingen, at disse forpligtelser må søges gennemført f.eks. i henhold til fiskerilovgivningen.

Det fremgår ikke af høringssvaret hvilke internationale forpligtelser, der indebærer forpligtelser for Grønlands Selvstyre til at tage højde for sundhedsforanstaltninger og etablere grænsekontrol. Det er vurderingen at sundhedsforanstaltninger og etablering af grænsekontrol

til varetagelse af hensyn til sundhed, fødevarerikkerhed og fiskerikontrol vil skulle varetages gennem den relevante ressortlovgivning.

Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen bedes inddraget i vurderinger af sejladsikkerhed, vurderinger af behov for søfartsafmærkning, underretning af skibsfarten m.v. Helt konkrete projekter bedes sendt i høring hos Søfartsstyrelsen.

Svar

Det ligger uden for rammer af nærværende forslag til lov om havne at fastsætte bestemmelser om pligt til iagttagelse og overholdelse af anden særskilt lovgivning. Ved projektering og udførelse af anlæg af havne med tilhørende landanlæg vil gældende lovgivning skulle iagttages, herunder for eksempel areallovgivningen og relevant søfartslovgivning.

Vil en sådan havn [havn omfattet af tilladelse i henhold til råstofloven] være omfattet af bekendtgørelsen om havnereglementer? Og hvorledes fastlægges en sådan havns søområde

Svar

Havn med tilhørende landanlæg omfattet af tilladelse i henhold til råstofloven til forundersøgelse, efterforskning og udnyttelse af mineralske råstoffer er ikke omfattet af nærværende forslag til lov om havne.

Søfartsstyrelsen har herudover haft bemærkninger af mere teknisk karakter og knyttet til konkrete passager i bemærkninger til forslaget. Søfartsstyrelsen bemærkninger er adresseret og i fornødent omfang indarbejdet.

Grønlands Arbejdsgiverforening

Grønlands Arbejdsgiverforening (GA) fremsender hermed høringsvar til fremsendt forslag til lov om havne.

GA skrev bl.a. følgende i fremsendt høringsvar den 2. september 2013 vedrørende beslutningsforslag om stiftelse af havneselskab:

”Det er imidlertid afgørende, at selskabsdannelsen omkring den nye havn i Nuuk – og finansieringen af investeringen – ikke indebærer en isoleret prissætning for benyttelsen af

havneanløb i Nuuk, som suboptimerer i forhold til den bedst mulige udnyttelse af hele landets havneinfrastruktur.

F. eks. vil det ikke sikre et fornuftigt samfundsøkonomisk afkast af en stor havneinvestering i Nuuk, hvis særligt højere priser her kommer til at betyde, at brugerne og omsætningen flytter andre steder hen.”

GA er bekymret over, at risikoen for den omtalte suboptimering ikke er elimineret med det fremsendte lovforslag, idet modelarbejdet og konsekvensanalyserne omkring eventuel anvendelse af brugerbetaling er ikke gennemført.

Efter GA's overbevisning vil en differentieret prismodel betyde en uhensigtsmæssig, ulige konkurrence mellem de nationale havne – blandt andet med begrundelse i indførelsen af plads- / arealleje, hvor de erhverv, der benytter containerplads m.v. i dag, fremover skal betale leje i havnen i Nuuk, men ikke (umiddelbart) andre steder.

GA har endvidere noteret sig, at der i forbindelse med Inatsisartuts behandling af beslutningsforslaget på FM 2013 blev rejst en række spørgsmål, som Naalakkersuisut søgte at besvare i brev at 18. oktober til Anlægsudvalget.

Et centralt spørgsmål handler netop om konsekvenserne for fragtraterne som følge af brugerbetaling ved anvendelse af havneanlæg. GA finder det afgørende, at store investeringer i infrastruktur bør besluttes ud fra deres samlede samfundsøkonomiske og servicemæssige effekt, herunder hvordan de påvirker ikke blot den lokale infrastruktur, men hele landets muligheder.

GA's hovedsynspunkt er, at det ikke giver mening at lade isolerede landskasepolitiske overvejelser afgøre om en investering skal finansieres over landskassen eller gennem brugerbetaling. Dels vil det som nævnt være suboptimerende for hele landet, hvis brugerbetaling i f.eks. Nuuk kommer til at betyde en skævvridning i forhold til anvendelsen af havneanlæg i resten af landet.

Dels kan man risikere, at brugerbetaling i sig selv helt overordnet kan komme til at betyde, at anvendelsen af den dyre infrastruktur ikke bliver udnyttet med samme samfundsøkonomiske udbytte, som hvis f.eks. en yderligere forhøjelse af omkostningsniveauet gennem fragtraterne kommer til at betyde fald i erhvervsaktiviteterne, svækket konkurrencedygtighed og fald i eksporten.

GA's pointe er, at man ikke kan nøjes med at se isoleret på DAU-effekt og finansieringsomkostninger. Den problemstilling er ikke fyldestgørende belyst i lovforslaget jf.

også f.eks. Anlægsudvalgets spørgsmål nr. 7 til Naalackersuisut om påvirkningen af fragtraterne.

I besvarelsen undlader Naalackersuisut at forholde sig til den reelle samfundsøkonomiske effekt af de fundamentalt forskellige finansieringsmodeller.

Virksomhed på kommercielle vilkår

Der lægges i lovforslaget op til, at et kommende havneselskab kan drive udlejningsvirksomhed på kommercielle vilkår.

GA vil i den sammenhæng fremhæve behovet for klare regnskabsregler og opgørelsesprincipper. Dette er særligt vigtigt, da havneselskabets økonomi kan påvirkes væsentligt positivt eller negativt og dermed have indflydelse på fastsættelsen af takster for havneanvendelsen.

GA opfordrer til, at der med lovforslaget fremlægges regler for opgørelsesprincipperne både af hensyn til kontrolbehovet og væsentligst af hensyn til gennemsigtigheden.

Samspelet mellem privat og offentligt ejet infrastruktur

I bemærkningerne til lovforslaget skrives der blandt andet følgende:

”Det er ikke i øvrigt på nuværende tidspunkt muligt at foretage konkrete økonomiske konsekvensberegninger for det offentlige ved meddelelse af tilladelse til private havneselskaber”. (s. 7)

Det er GA’s holdning, at hverken erhvervslivet eller samfundet er tjent med en lovgivning, hvor konsekvenserne ikke er analyseret og/eller beskrevet fyldestgørende.

GA savner blandt andet konsekvensanalysen for hele samfundet ved en differentieret prissætning mellem den private havn og de offentligt ejede. Denne bør også inkludere forventet udvikling i de generelle fragtrater, som konsekvens af Royal Arctic Lines øgede udgifter.

Afslutning

GA kan tilslutte sig planerne om at finde en tidssvarende løsning på de konstaterede havnekapacitetsproblemer, men opfordrer til en finansierings- og betalingsmodel, der ikke

skaber uhensigtsmæssig konkurrence mellem de nationale havne samt tager højde for udfordringerne i det erhvervsliv, der eventuelt skal pålægges brugerbetaling.

GA skal afslutningsvis fremhæve det grundsynspunkt, at finansieringen af investeringer i trafikinfrastruktur, der er centrale for sammenhængen i hele landets infrastruktur, ikke kan anskues ud fra isolerede likviditetsmæssige hensyn i landskassen, men skal ske ud fra hensynet til at optimere den samlede samfundsøkonomiske effekt.

Svar.

Grønlands Arbejdsgiverforenings høringsvar af 2. september 2013 er indgået i Inatsisartuts behandling og vedtagelse af beslutningsforslag EM 2013/18 ”Forslag til Inatsisartutbeslutning: om at Naalakkersuisut pålægges i 2013 at stifte et aktieselskab som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk og senest på FM 2014 at fremsætte forslag til Inatsisartutlov om regulering af selskabets, og havnens, forhold.”

Etablering af SIKUKI Nuuk Harbour A/S og finansiering af selskabets anlæg og drift af ny havn i Nuuk indgik i Inatsisartuts behandling og vedtagelse af beslutningsforslag EM 2013/18. Det ligger uden rammerne af nærværende forslag til havnelov at regulere dette spørgsmål.

I bilag 10 til Anlægsudvalgets betænkning anføres i Naalakkersuisuts notat til Anlægsudvalget følgende:

”GA er overordnet enig i beslutningen om udvidelse af havnen i Nuuk, som kan imødegå de kapacitetsproblemer, der er. Der påpeges, at det er af afgørende betydning, at prissætningen for benyttelsen af havnen i Nuuk ikke må suboptimeres i forhold til landets øvrige havne.

Denne problemstilling omhandles i den nye havnelov, som forventes fremsat på FM 2014. Der er pt. ikke nogen reel afgiftsstruktur for benyttelse af de grønlandske havne, modsat stort set alle andre havne i verden. Der lægges derfor op til, at der kan indføres havneafgifter [brugerbetaling]. Alle afgifter også i private havne skal godkendes af Naalakkersuisut.

Taksterne skal fastsættes således, at taksterne, sammen med andre havnerelaterede indtægter havneselskaberne kan oppebære, afspejler omkostningerne forbundet med etablering og drift af de enkelte havne med tilhørende landanlæg og herunder forrentning og afskrivning af havnen med tilhørende landanlæg.

Der skal ved fastsættelse af taksterne for de enkelte havne i størst muligt omfang sikres, at der ikke på grundlag af taksterne skabes grundlag for skævvridning af konkurrencen mellem de enkelte private havne, Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne.

Det er på den baggrund vurderingen, at der er taget højde for den bekymring GA fremkommer med i sit høringssvar.”

Takster og takstprincipper vil blive fastsat på grundlag af forslaget § 16 for private havneselskaber og forslaget § 21 for Grønlands Selvstyres og kommunernes havne. For private havneselskaber gælder, at selskabet driver virksomhed på kommercielt grundlag og ekstern finansiering. For Grønlands Selvstyres og kommunernes havne fastsættes takster på grundlag af afvejning af en lang række til dels modstående hensyn.

I henhold til forslaget § 16, stk. 5 kan Naalakkersuisut bestemme, at havneselskaber skal føre særskilt regnskab for aktiviteter omfattet af § 5, stk. 1 (havnedrift), og § 7, stk. 2 (havnerelateret virksomhed) og stk. 3 (anden virksomhed). Naalakkersuisut kan fastsætte regler om regnskabsaflæggelsen. Bestemmelserne skaber rammerne for at sikre transparens omkring omkostningsudviklingen ligesom der sikres grundlag for vurdering af de enkelte forretningsområder såvel som takster og takstprincipperne for brug af havn med tilhørende landanlæg.

Kystdirektoratet

Kystdirektoratets kommentarer til beskrivelse af ISPS-koden er indarbejdet i bemærkningerne til forslaget § 18.

Grønlands Politi

Skærpede sikkerhedsmæssige krav i og omkring havneanlæg

Bemærkninger: Overordnet er Grønlands Politi af den opfattelse, at der i forbindelse med anlæggelse af havneanlæg også tages højde for sikkerhed i og omkring havneanlæg og at havnefacilitetssikringsplanen skal leve op til kravene i gældende lovkrav, SOLAS-Konventionen og ISPS koden.

Særlig er der fokus på sikkerheden i forbindelse med anlæggelse af moler, havneterminal, opbevaring og transport af (farlig) gods mv.

Det er som udgangspunkt Grønlands Politis opfattelse, at den praksis, der hidtil har været gældende i Danmark og Grønland i forhold til anvendelse og sikring af havnefaciliteter følges. Sikkerheden generelt bør være så god som muligt.

Opgaven for Grønlands Politi indebærer, at man er ansvarlig for ledelse af eftersøgnings- og redningsopgaver af mindre omfang i lokale farvandsområder (lokal redningstjeneste).

Svar

Der henvises til forslaget kapitel 4 for så vidt angår SOLAS-konventionen og ISPS koden.

Nærværende forslag regulerer ikke opgave- og ansvarsfordelingen vedrørende eftersøgnings- og redningsopgaver (SAR).

Martek ApS

Det udsendte forslag til havnelov har været længe ventet, og har i dette lys været genstand for store forventninger. Desværre lever lovforslaget i dens udformning ikke op til disse forventninger.

Lovgivningen burde i højere grad være udformet på baggrund af forventninger til fremtidige muligheder der kunne opstå. I det processen med udarbejdelse af love er omfattende, skylder selvstyret den Grønlandske befolkning og erhverv at udarbejdelsen af love udføres med omhu og kvalitet.

Udfordringerne ved de nuværende forhold og med den foreslåede lov er, at den ikke løser op for det helt fundamentale problem, at der ikke er den rette relation imellem beslutning og konsekvens når parterne om en havn er Ejeren (selvstyret), Driften (RAL/KNI), Arbejdspladser (Kommunerne) og Brugere (skibe og service udbydere). Således har dem der har mest interesse i velfungerende havne ingen mulighed for at påvirke forholdene.

Det skæmmer lovforslaget at der er indskrevet at driften af selvstyre havne skal varetages af et offentligt ejet selskab, og herved afskære sig muligheden for at kunne vælge den bedste løsning der er mulighed for.

Forventningen til den nye havnelov var at den i høj grad blev udformet som en rammelov der kunne danne et velfunderet afsæt til de aktiviteter der er på og ved havne. Havne er afgørende for Grønlands drift og udvikling, men lovforslaget er ikke tilstrækkeligt fremadskuende.

Loven er udformet som om der kun kan blive tale om offentlige ejede havne og tager ikke muligheden for privat ejede og finansierede kaj anlæg i betragtning, med de vilkår der er udformet. En skræmmende begrænsning når potentiel erhvervsudvikling kan bremses dette forhold. Det kunne forestilles at der på privat foranledning var interesse for etablering forhold for landsætning og ombordtagning af passagerer.

Defineringen af en erhvervshavn er upræcis, og stiller potentielle erhverv i en usikker position. Eksempelvis kunne det forestilles at transport af rullende materiel kunne komme på tale i forbindelse med servicering af aktiviteter uden for by/bygd og deraf aflede behov for særlig anlæg til servicering af dette.

Indholdet af kapitel 2, 3, 6, 7, 8 samt dele af kapitel 1, 5 samt 9 bør fjernes og omskrives helt.

Loven bør rettes mod to typer havne ejerskabsforhold:

- 1. Helt eller delvist, direkte eller indirekte offentligt ejede havne. Ejerne må ikke udlodde eventuelt overskud til ejerne. Herved bevares indtægter til udvikling eller konsolidering af selskabets forhold.*
- 2. Privat ejede havne der ikke falder under 1. Forholdene reguleres her udelukkende af selskabslovgivning for ApS eller A/S.*

Og to typer drifts forhold:

- 1. Pligt til at tillade anløb af skibe når forholdene tillader det. Pligt til at tilbyde modtage- og forsyningsservices efter nærmere præcisering. Repræsentanter fra lokale interessenter indgår i et havneråd der gives indflydelse på lokale drifts forhold efter fastsættelse af ejeren.*
- 2. Fuld råderet og ingen pligt til at servicere skibe. (f.eks. et værft kaj samt andre private kaj anlæg)*

Svar

Driften af Grønlands Selvstyres havne med tilhørende landanlæg videreføres på uændret grundlag. Forslag til inatsisartutlov om havne indebærer ikke nogen ændringer heri. Grønlands Selvstyre kan på sædvanligt bevillingsretligt grundlag indskyde havne med tilhørende landanlæg i et selskab, med tilladelse i henhold til forslaget § 5, stk. 1.

Forslag til inatsisartutlov afskærer ikke Grønlands Selvstyre fra at vælge den løsning, der vurderes, at være den bedste løsning for den konkrete havn med tilhørende landanlæg.

Forslag til Inatsisartutlov om havne giver havneselskaber mulighed for anlæg og drift af havn med tilhørende landanlæg ejet af havneselskaber. Forslag til Inatsisartutlov om havne giver således mulighed for, at havne med tilhørende landanlæg er privatejede og privatfinansierede.

Det følger af § 1, stk. 2 at Naalakkersuisut kan fastsætte regler om afgrænsning af havne med tilhørende landanlæg. Bestemmelsen og bemærkningerne er præciseret og således at Naalakkersuisut kan fastsætte regler, der undtager og afgrænser havne med tilhørende landanlæg.

Det følger af § 14, stk. 1, i forslag til inatsisartutlov, at der som udgangspunkt er pligt til at modtage skibe i det omfang pladsforhold og sikringshensyn tillader det. Det er imidlertid også anført, at andet kan være bestemt i tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Der er foretaget en præcisering herom i bemærkningerne til forslaget § 14.

Det er vurderingen, at der ikke er anledning til generelt og gældende for alle havne med tilhørende landanlæg at etablere eksterne rådgivningsfora. Det bemærkes herved, at der ikke i Landstingsforordning nr. 4 af 29. oktober 1999 om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg er foretaget regulering heraf.

I henhold til selskabslovgivningen er bestyrelsen med reference til generalforsamlingen ansvarlig for selskabets ledelse. Det er vurderingen, at der ikke kan eller skal gøres indgreb i den selskabsretlige ansvars- og kompetencefordeling for havneselskaber.

Nuuk Transport A/S

Som den største private operatør på Nuuk havn er det os vigtigt at det private erhvervsliv tilgodeses i forbindelse med en ny havnelov.

Det ville være ønskeligt, at lovgivningen understøtter konkurrencen på havneområdet, da dette er til gavn for samfundet som helhed.

Grønlands primære eksportindtjening er i dag og forventes fremover, at være relateret til havets resurser og trafik/transport relateret hertil. Gode havnefaciliteter er en betingelse for vækst i disse erhverv. Behovet er stort og potentialerne mange. Det er derfor glædeligt om andre end landskassens eller nettostyrede selskaber kunne se investeringsmuligheder i havne I Grønland og dermed kunne fremskyde de tiltrængte forbedringer og udvidelser. Som det fremgår af forslaget er der et betydeligt vedligeholdelsesefterslæb i havnene i dag. Behovet er ikke kun i Nuuk, og skal vi kunne optimere de potentielle indtjeningsmuligheder og skabe optimisme haster det med vedligeholdelse og forbedringer af de grønlandske havne.

Det fremsatte lovforslag er alt for præget af sin baggrund d.v.s. ønsket om ikke at hænge på udgifter forbundet med private / kommunale havne og at sikre Royal Arctic Lines interesser generelt og specielt i den nye havn i Nuuk.

Desværre er det meget svært at få øje på det private erhvervslivs plads i lovforslaget. Det for, hvis det bliver vedtaget, som det foreligger, få den faktiske konsekvens, at Royal Arctic Line får eneret på de i loven omfattede havne og vil dermed betyde en praktisk udvidelse af Royal Arctic Lines koncession. Dette er uheldigt, da Royal Arctic Line som et nettostyret virksomhed aldrig kan blive vækstskebnende og fordi fragtraterne allerede i dag er betydeligt højere, end de burde være. Dette er gået op for bl.a. råstofindustrien.

Ønsker til lovforslaget

I lovforslaget bør inkludere:

- 1) Etableres en lokal havnemyndighed uafhængig af Royal Arctic Line fx i kommunalt regi i byer, hvor der er konkurrence om faciliteter på de eksisterende havne. Vi har desværre måttet sande, at Royal Arctic Line i visse tilfælde har haft svært ved at skelne mellem egen og samfundets interesse. Ved behov står vi gerne til rådighed omkring at uddybe dette.*
- 2) Sikre en lighed mellem vilkår for private og Selvstyrejede havne. Lovforslaget giver som det er udformet nu ikke "lighed for loven" mellem private og offentlige interessenter idet der stilles meget større krav til private interessenter i havne end til Selvstyre ejede.*

Finansieringen ved brugerbetaling

Der eksisterer allerede i dag havneafgifter. Det er slet ikke nævnt i forslaget, hvordan formålet med disse adskiller sig fra formålet med lovforslagets brugerbetaling.

Generelt ved brugerbetaling vil det nuværende vedligeholdelsesefterslæb udgøre et problem. Som bruger, der betaler til havnen er der en forventning om, at disse midler – udover en "beskeden gevinst" for de eksisterende havne vil blive brugt til vedligeholdelse og forbedringer. Hvordan sikres i lovforslaget, at dette sker?

Finansiering af Nuuk havn, beregningseksempler

Der forventes en årlig udgift på Nuuk Havn på 80 mio. kr., som skal brugerfinansieres, heraf 73 mio. kr. fra arealudlejning.

Den i dag højeste kendte arealudlejningspris for åbne arealer i Nuuk er 28,- kr. pr. m² per måned eller 336,- kr. pr. m²/år. Det kan ikke forventes, at prisen kan lægges væsentligt over dette niveau. Hvis arealet er 100% udnyttet minus 25% til transportarealer skal der være mindst 290.000 m² for at få en indtægt på 73 mio. kr. Arealer er ca. 50.000 m².

Beregningerne omkring tons håndteret tager udgangspunkt i spidsbelastningen i 2011, hvor der var den højeste aktivitet på havnen til dato. Man kan få det indtryk fra bemærkningerne, at udgiften forventes dækkes ind af offshoreindustrien. Det gør den ikke. I 2011 var mængden fra offshore-aktiviteter omkring 90.000 ton, hvilket med den foreslåede afgift ville indbringe 540.000 kr. Hvis alt opbevares på havnen anslås arealbehovet til 15.000 m² i max 6 måneder svarende til 2,5 mio. Kr.

Herudover er der en indbygget skævhed i fordelingen mellem fiskeindustrien/råstofindustrien etc. kontra Royal Arctic Line, idet prisen per ton er 4 gange mindre for Royal Arctic Line i de givne eksempler. Brugerafgifterne vil således under de givne forudsætninger ramme det private erhvervsliv uforholdsmæssigt hårdt.

Vi vil herudover stille spørgsmålstejn til de foreliggende data for aktivitetsniveauer, som efter vore mening ikke er korrekte.

Påvirkning på folkesundheden

De resterende 70 mio./ år vil skulle betales af Benjamin og Sakæus. Denne brugerafgift vil betyde en ekstra udgift på ca. 1.250 kr. pr. indbygger årligt. Det kan ikke undgå at betyde noget i en i forvejen økonomisk trængt befolkning. Det er således ikke rigtigt, som det skrives, at forslaget ikke har folkesundhedsmæssig betydning. Forslaget risikere at ramme skævt og være med til at øge den sociale ulighed i befolkningen. En øgning af den sociale ulighed vil altid påvirke folkesundheden negativt.

Indbygget faktisk ulighed til ugunst for det private erhvervsliv

1. Mange af paragrafferne har faktiske "indbyggede uligheder", idet Naalakkersuisut kun har – eller kun bruger – at spørge Royal Arctic Line. Det kan give anledning til slutninger, der er til ugunst for det private erhvervsliv. Hele lovforslaget bør gennemgås og inddrage de faktiske forhold for at undgå denne utilsigtede effekt.

Et eksempel: En ny havn skal være berettiget ud fra fragtmængder etc. og ikke ud fra et investeringsmæssigt synspunkt, som man normalt ville vurdere det i det private erhvervsliv. Og hvem i Grønland skal kunne vurdere det? Den eneste, der er at spørge er Royal Arctic Line, og hvad mon de siger til konkurrence. Det samme gælder fx omkring krav til ansøgninger (§9).

2) Tidsbegrænsningen i rådigheden over havnen vil udgøre et problem i forhold til finansiering.

3) At havnen etc ikke vil kunne pantsættes udgør en hindring for finansiering.

4) At en privat havnen ikke kun skal stilles til rådighed for Royal Arctic Line, men at man også skal hjælpe med lastning og losning af Royal Arctic Lines skibe er en barriere for investering.

Når 2,3, og 4 ses samlet, så virker det mildest talt ikke positivt for at skulle investere i en privat havn, når den bliver overordentlig svær at finansiere samtidig med at Royal Arctic Line skal have en praktisk råderet over den.

Vedrørende de enkelte paragraffer

§ 1: Det skal gøres opmærksom på, at der kan sås tvivl omkring ejerforhold/brugsret til havnearealer, der tidligere var stillet til rådighed for produktionsanlæggene.

§ 7 Ikke havnerelaterede aktiviteter bør som udgangspunkt ikke reguleres i denne lov. Det er desuden ud fra et privat synspunkt essentielt, at der konkurreres på lige vilkår. Det er meget vanskeligt for private at skulle konkurrere på havnen med en nettostyret virksomhed med mulighed for krydssubsidiering – og hvis denne også gives mulighed for at udvide udenfor havnen, bliver det bestemt ikke lettere.

§ 16: Stk. 5 bør omformuleres, så der stilles krav om, at der føres særskilt regnskab for aktiviteter omfattet af § 5, stk. 1, og § 7, stk. 2, og 3. Herudover bør paragraffen gennemgås, så den i større grad tager hensyn til evt. private interessenter.

§ 22: Som anført ovenfor bør den lokale havnemyndighed i havne med konkurrence ikke ligge hos Royal Arctic Line, men fx overgå til kommunen.

Svar

Indledningsvis bemærkes, at nærværende forslag ikke regulerer ejerforhold eller brugsrettigheder til havne med tilhørende landanlæg. Det beror på andet grundlag hvem og på hvilke vilkår, der kan anses som indehavere af brugsrettigheder (lovgivning om arealanvendelse og arealtildeling) til en havn med tilhørende landanlæg, og hvem der kan anses som adkomsthaver til fast ejendom opført på et havneanlæg (alm. aftaleretlige regler).

Inatsisartut behandlede og vedtog på EM 2013/18 ”Forslag til Inatsisartutbeslutning: om at Naalakkersuisut pålægges i 2013 at stifte et aktieselskab som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk og senest på FM 2014 at fremsætte forslag til Inatsisartutlov om regulering af selskabets, og havnens, forhold.”

Etablering af SIKUKI Nuuk Harbour A/S og finansiering af selskabets anlæg og drift af ny havn i Nuuk indgik i Inatsisartuts behandling og vedtagelse af beslutningsforslag EM 2013/18. Det ligger uden rammerne af nærværende forslag til havnelov at regulere dette spørgsmål.

De forudsatte indtægter til driftsselskabet Nuuk Havn – Sikuki Nuuk Harbour A/S er indgået i Inatsisartuts behandling og vedtagelse af beslutningsforslag EM 2013/18, jf. Anlægsudvalgets betænkning af 23. november 2013 med tilhørende bilag 8.

Oplysning i bemærkningernes pkt. 4 om de forudsatte indtægter til driftsselskabet Nuuk Havn – Sikuki Nuuk Harbour A/S er medtaget for at anskueliggøre omkostningerne forbundet med anlæg og drift af havn med tilhørende landanlæg.

De i forslaget anførte beregningseksempler på mulige senarier for fremtidige takster er netop eksempler. Takster og takstprincipper vil blive fastsat på grundlag af forslagens § 16 for private havneselskaber og forslagens § 21 for Grønlands Selvstyres og kommunernes havne. For private havneselskaber gælder, at selskabet driver virksomhed på kommercielt grundlag og ekstern finansiering. For Grønlands Selvstyres og kommunernes havne fastsættes takster på grundlag af afvejning af en lang række til dels modstående hensyn.

I henhold til forslagens § 16, stk. 5, kan Naalakkersuisut bestemme, at havneselskaber skal føre særskilt regnskab for aktiviteter omfattet af § 5, stk. 1, (havnedrift), og § 7, stk. 2, (havnerelateret virksomhed) og stk. 3 (anden virksomhed). Naalakkersuisut kan fastsætte regler om regnskabsaflæggelsen. Bestemmelserne skaber rammerne for at sikre transparens omkring omkostningsudviklingen ligesom der sikres grundlag for vurdering af de enkelte forretningsområder såvel som takster og takstprincipperne for brug af havn med tilhørende landanlæg.

Det er vurderingen, at beslutning om og udformning af evt. regulering af regnskabsaflæggelsen må bero på en konkret vurdering af antallet af private havneselskaber og disses aktiviteter. I bemærkningerne til forslagens § 16, stk. 5, er det præciseret, at såfremt aktiviteter omfattet af § 7, stk. 1, eller stk. 2 antager et ikke uvæsentligt omfang eller drives i konkurrence med andre virksomheder i den by, hvor havn med tilhørende landanlæg er beliggende, er det forudsat, at der fastsættes regler om særskilt regnskabsaflæggelse.

Det følger af § 14, stk. 1, i forslag til inatsisartutlov om havne, at der som udgangspunkt er pligt til at modtage skibe i det omfang pladsforhold og sikringshensyn tillader det. Det er imidlertid også anført, at andet kan være bestemt i tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Der er foretaget en præcisering herom i bemærkningerne til forslagens § 14.

Det følger af § 15 i forslag til inatsisartutlov om havne, at der er pligt til i fornødent omfang og med eget materiel at bistå skibe og stevedore med lastning og losning. Bestemmelsen er nødvendig for at sikre at skibe, der anløber havn kan blive lastet og losset også hvor der ikke er grundlag for anden stevedorevirksomhed. § 15 er suppleret og således at Naalakkersuisut i tilladelse kan fritage havneselskabet herfor, hvis der er mulighed for lastning og losning hos anden stevedorevirksomhed.

Forslagets § 22 om lokal havnemyndighed i Grønlands Selvstyres havne med tilhørende landanlæg er en uændret videreførelse af § 4 i landstingsforordning nr. 4/1999 om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg som ændret ved landstingsforordning nr. 2/2006. Forslagets § 22, stk. 5 er dog ny og åbner for en tilsvarende ordning for kommunale havne. Royal Arctic Line A/S, KNI A/S og Mittarfeqarfiit har varetaget lokal havnemyndighed. Det er Naalakkersuisuts vurdering, at ordningen fungerer tilfredsstillende. De hidtidige erfaringer giver ikke grundlag for at foretage ændringer heri.

Der kan i henhold til § 26 i forslag til inatsisartutlov om havne klages til Naalakkersuisut over den lokale havnemyndigheds afgørelser.

Midler til vedligeholdelse af Grønlands Selvstyres havne med tilhørende landanlæg bevilges på de årlige finanslove. Inatsisartuts prioritering af de til rådighed værende midler kan og skal ikke reguleres eller søges normeret i nærværende forslag til inatsisartutlov. Indtægter til Grønlands Selvstyre, der hidrører fra brug af havne med tilhørende landanlæg, vil i lighed med andre indtægter indgå i den samlede prioritering på Inatsisartuts årlige finanslove.

Dette omfatter tillige indtægter i form af havneafgifter, der opkræves i medfør af landstingslov nr. 20 af 30. oktober 1992 om havneafgift (og krydstogtpassagerafgift) med senere ændringer. Der budgetteres i 2014 med indtægter herfra på kr. 15 mio., jf. FL 2014, Hovedkonto 24. 11. 13 – Havneafgift.

Forslagets § 24, stk. 3 er udgået, således at havn med tilhørende landanlæg vil kunne pantsættes og gøres til genstand for retsforfølgning. Derimod opretholdes forslaget § 24, stk. 1, og stk. 2. En tilladelse efter § 5 kan ikke belånes eller stilles til sikkerhed eller gøres til genstand for nogen form for kreditorforfølgning. Det er i bemærkningerne til § 24, stk. 1 præciseret, at overdragelse af en tilladelse ikke vil blive afvist uden rimelig grund.

Forslagets § 11 (om hjemfaldsret) og § 16 (Naalakkersuisut fastsætter takter og takstprincipper) er opretholdt i den foreslåede form. Det er vurderingen, at det vil bero på konkret vurdering af de enkelte havneprojekter, om der er basis for drift af havn med tilhørende landanlæg på kommercielle vilkår.

Royal Arctic Line A/S

Royal Arctic Line er generelt positivt indstillet overfor det fremsatte forslag til Inatsisartutlov til regulering af havneudvikling og indførsel af en bredere brugerbetaling i Grønland, således udefra kommende aktiviteter kan bidrage i højere grad end i dag.

RAL ser positivt på at fremadrettet brugerbetaling går til havneudvikling, løbende vedligehold og adressering af vedligeholdelseefterslæb. Det er problematisk, at der fortsat ikke benyttes tilstrækkelige ressourcer til at sikre vedligeholdelsen af anlægsmassen og det er derfor positivt at vedligeholdelseefterslæbet nu adresseres og dermed nedbringer sikkerhedsrisikoen ved ikke-tilstrækkeligt vedligeholdte anlæg således at anlægsmassen ikke fortsat forringes.

Bemærkninger til lovforslaget:

De fremsatte lovforslag åbner i § 5 mulighed for at tillade etablering og drift af private og kommunale havneanlæg og jf. § 16 kan havneselskaber opkræve betaling for brug af havn og havneanlæg. Jf. Stk. 3 og Stk. 4 skal takster og takstprincipper godkendes af Naalakkersuisut og i den forbindelse vil vi gerne understrege at vi finder det vigtigt at lovforslaget sikrer, at takster og takstprincipper vil gælde bredt på nationalt plan for alle havne og ikke kun individuelt, da det vil åbne op for unødigt konkurrence havnene imellem med fare for at undergrave afgiftsstruktur, logistiksystemer samt skabe et urealistisk udviklingsbehov. Dette adresseres delvist i § 21, Stk. 3. Eventuelt kan havnene grupperes efter størrelse, type, beliggenhed og aktivitetsniveau, så takstprincippet sikrer lighed mellem havne i samme kategori.

Der kan opfattes konflikt mellem § 23, Stk. 3, og § 25 samt § 26. I øvrigt vil det måske give mere mening at klager rettes til den centrale havnemyndighed (ressort departement) fremfor til Naalakkersuisut?

Der kan argumenteres både for imod lempelser for skibe involveret i forundersøgelser og udnyttelse af mineralske råstoffer samt olietransporter. Ud fra en samfundsøkonomisk betragtning vil afgifter fordyre en aktivitet. Men ud fra en offentlig havns synspunkt slider ethvert skib også på anlægsmassen og benytter havnens faciliteter på lige vilkår med andre, der er pålagt at afholde afgifter. Og specielt i forhold til olieskibe er der en øget miljørisiko og behov for offentligt beredskab forbundet med både sejlads, losning og opbevaring af produkter. Anløb af et selskabs egne havnefaciliteter kan naturligvis friholdes.

Generelt til medfølgende bemærkninger:

Det fremgår af bemærkningerne at takster for brug af havnen og tilhørende landanlæg fastsættes ud fra et selskabs samlede indtjening. Det bør overvejes om dette for private eller kommunale havne kan skabe en takstkonstruktion som er usammenhængende med den værdi brugen af havnen har. Hvis der i stedet tages udgangspunkt i den del af virksomhedens omkostninger som kan henføres til havnens drift samt en transparent margin, vil taksterne i højere grad kunne afspejle den reelle værdi for brugen af havnen indenfor den kategori havnen tilhører. Dette vil eksempelvis være relevant i forhold til lufthavne samt dedikerede off-shore-, værfts- og fiskerihavne.

Det fremgår af Pkt. 4 i lovforslagets tilhørende bemærkninger, at de ekstraomkostninger, der påføres Royal Arctic Line i forbindelse med havneudvidelsen i Nuuk kan pålægges brugerne af havnen og det gods, der håndteres på havnen. Men jf. Pkt. 7 fremgår det at Nuuk havn skal fungere som hovedhavn for hele landet. Det er derfor i bemærkningerne uklart om gods til, fra og internt i HELE landet skal deltage i betalingen af de ekstraomkostninger, Royal Arctic Line påføres. Hos Royal Arctic Line er det klart forståelsen, at forretningsplanen og grundlaget for Sikuki Nuuk Harbour A/S bygger på at alt gods, til, fra og internt skal bidrage til at dække ekstraomkostninger til havneudvidelsen i Nuuk. Dette kan med fordel tydeliggøres og bekræftes.

Svar

Midler til vedligeholdelse af Grønlands Selvstyres havne med tilhørende landanlæg bevilges på de årlige finanslove. Inatsisartuts prioritering af de til rådighed værende midler kan og skal ikke reguleres eller søges normeret i nærværende forslag til inatsisartutlov. Indtægter til Grønlands Selvstyre, der hidrører fra brug af havne med tilhørende landanlæg vil i lighed med andre indtægter indgå i den samlede prioritering på Inatsisartuts årlige finanslove.

I henhold til forslaget § 16 vil betaling for brug af havne med tilhørende landanlæg tilhørende havneselskaber der afspejler omkostningerne forbundet med etablering og drift af de enkelte havne med tilhørende landanlæg og herunder forrentning og afskrivning af havnen med tilhørende landanlæg

Betaling for brug af Grønlands Selvstyres havne med tilhørende landanlæg vil ikke generelt kunne modsvare omkostningerne forbundet med driften. Der skal ved fastsættelse af taksterne for de enkelte havne i størst muligt omfang sikres, at der ikke på grundlag af taksterne skabes grundlag for skævvridning af konkurrencen mellem de enkelte private havne, Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne.

Det er i bemærkningerne til forslaget § 21 anført, at der ved fastsættelse af takster og takstprincipper for brug af Grønlands Selvstyres og kommunale havne med tilhørende

landanlæg kan foretages en opdeling af havnene i forskellige kategorier efter gods og passagermængder, samt havnens serviceniveau.

Brugerbetaling kan også differentieres på de enkelte brugere af havn med tilhørende landanlæg. Differentiering kan ske på grundlag af forskellige kriterier, f.eks. skibsstørrelse, godsomsætning, regelmæssige anløb ctr. lejlighedsvis anløb, erhvervsgrupper mv.

Naalakkersuisut er opmærksom på, at takster og takstprincipper må udformes så afgiftsstruktur og logistiksystemer ikke undergraves og således at der ikke som følge af takster og takstprincipper skabes krav om offentlige (eller private) havneinvesteringer, der ikke er begrundet i et reelt og nyt behov for ekspedition af gods, personer eller landinger af fisk eller anden havnerelateret aktivitet.

Takster og takstprincipper for brug af havne med tilhørende landanlæg vil blive drøftet med blandt andet Royal Arctic Line A/S med henblik på udformning af hensigtsmæssig takster og takstprincipper. Royal Arctic Line A/S's betaling for brug af havne med tilhørende landanlæg og de heraf afledte stigninger i fragtraterne er beskrevet i pkt. 4 ovenfor.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til stk. 1

Bestemmelsen indebærer at anlæg, herunder udvidelser og drift af havne med tilhørende landanlæg til erhvervmæssig ekspedition af gods, personer og landing af fisk kræver tilladelse fra Naalakkersuisut. Grønlands Selvstyre kan anlægge og drive havne med tilhørende landanlæg uden yderligere tilladelse hertil.

Bestemmelsen regulerer alene spørgsmålet om tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Der vil herudover skulle indhentes alle fornødne tilladelser i henhold anden gældende dansk og grønlandsk lovgivning af betydning for anlæg og drift af havne med tilhørende landanlæg, herunder søfartslovgivning.

Som havne anses kajanlæg med tilhørende landanlæg og tilstødende havnebassiner, der anvendes af anløbende skibe til forsejling og manøvrering til kajplads samt kajanlæg med sædvanlige forpladser for losning og lastning.

Som landanlæg anses tilstødende oplægspladser og interne vejanlæg til brug for havnens daglige drift samt øvrige arealer, der indgår i havnens daglige drift. Den nærmere fysiske afgrænsning af havne med tilhørende landanlæg beror på den af arealmyndigheden meddelte arealtildeling. Der vil herved samtidig være foretaget en afgrænsning af havn med tilhørende landanlæg i forhold til tilstødende arealrettigheder, offentlige arealer og offentlige vejanlæg. Landanlæg omfatter ikke krananlæg, pakhuse, fryseanlæg, kontorfaciliteter m.v.

Bestemmelsen omfatter samtlige havne omfattet af bestemmelsens ordlyd uanset om havnen er forpligtet til at modtage alle skibe (offentlig adgang) eller havnen alene tjener konkrete transportformål og derfor kan afvise skibe der ikke indgår heri (ikke-offentlige havne). En havn er alene undtaget lovens anvendelsesområde i det omfang havnen kan anses for at være omfattet af undtagelserne i forslaget § 2.

Til stk. 2

Naalakkersuisut kan fastsætte regler om definition og afgrænsning af dækkende værker, havnebassiner, kajanlæg og tilhørende landanlæg. Bemyndigelsen omfatter tillige afgrænsning af havnens søværts udstrækning. Naalakkersuisut kan i denne forbindelse vælge at præcisere, hvilke konkrete faciliteter der udgør eller ikke udgør en havn, henholdsvis en del af et konkret havneanlæg.

Naalakkersuisut kan fastsætte regler som generelt undtager visse havneanlæg fra lovens anvendelsesområde, f.eks. hvor havneanlægget har en ubetydelig størrelse, er etableret som pontonbroer eller af anden midlertidig karakter.

Søfartsstyrelsen vil skulle inddrages ved den nærmere fastlæggelse af en havns søområde til varetagelse af sikkerhedsmæssige hensyn.

Til § 2

Nr. 1 og nr. 4 kan næppe anses som erhvervsmæssig anvendelse. Undtagelserne er imidlertid medtaget for at imødegå evt. tvivl om, hvorvidt de omhandlede havne med tilhørende landanlæg måtte være omfattet af forslaget.

Havneanlæg, der er bestemt for eller anvendes af KNI A/S (Polaroil) til omladning af olieprodukter til landbaserede tankanlæg, er i medfør af nr. 3 undtaget fra forslaget § 1. Typisk er disse havneanlæg etableret i tilknytning til eksisterende havne tilhørende Grønlands Selvstyre.

Der vil i medfør af § 1, stk. 2, kunne fastsættes regler om havnebassiner og herunder afgrænsning af havnebassiner mellem havneanlæg tilhørende, f.eks. Grønlands Selvstyre og KNI A/S (Polaroil).

Anlæg og drift af havne som led i råstofaktiviteter behandles som led i den samlede myndighedsbehandling af disse aktiviteter. Sådanne havne er derfor undtaget fra forslaget i medfør af nr. 2. Undtagelsen omfatter havne med tilhørende landanlæg omfattende af tilladelse i henhold til Inatsisartutlov nr. 7 af 7. december 2009 om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor (råstofloven) med senere ændringer.

Til § 3

Stk. 1 undtager lystbådehavne og andre havne, der helt overvejende tjener fritidsformål, fra lovens anvendelsesområde. Der kan således ses bort fra, at sådanne havne tillige, men i begrænset omfang, benyttes af turistbåde eller af jollefiskere, som har fiskeri som hoved- eller bierhverv. Herudover kan der efter omstændighederne også ses bort fra anden erhvervsmæssig anvendelse, der efter sit omfang er helt ubetydelig for finansiering af havnens anlæg og drift.

Som eksempel på en havn, der ifølge de nuværende forhold ikke er omfattet af lovforslaget, kan nævnes lystbådehavnen i Nuuk, ved Ikia. Havnen ejes og drives af Godthåb Bådeforening. Omkostninger til havnens drift og vedligeholdelse afholdes af foreningens medlemmer gennem betaling for bådepladser. Der foregår for tiden kun ubetydelig erhvervsrelateret sejlads fra anlægget. Havnen er etableret med dækkende værker og udlagte pontonbroer. Der er ikke etableret kajanlæg eller tilhørende landanlæg til brug for lastning eller losning af erhvervsmæssigt gods.

Hvor der måtte være tvivl om, hvorvidt en havn er omfattet af inatsisartutloven i medfør af § 3, kan Naalakkersuisut præcisere dette i medfør af bestemmelser fastsat efter § 1, stk. 2.

Til § 4

Havne med tilhørende landanlæg, der 1) er omfattet af tilladelse i henhold til Inatsisartutlov om råstoffer, 2) der anvendes til omladning af olie og brændstof samt eventuelle 3) havne der helt eller delvist er ejet af andre end Grønlands Selvstyre eller grønlandske kommuner, kan ifølge denne bestemmelse pålægges at medvirke til opfyldelse af Grønlands Selvstyres internationale forpligtelser, herunder i forhold til SOLAS-konventionen, ISPS kode og WHO's sundhedsregulativ, International Health Regulations fra 2005, jf. herom nedenfor i bemærkningerne til forslaget §§ 17 - 18.

*Til § 5**Til stk. 1*

Bestemmelsen bemyndiger Naalakkersuisut til at give tilladelse til anlæg, udvidelse og drift af havne med tilhørende landanlæg. Der indføres en koncessionsordning vedrørende sådanne havne.

Det forudsættes, at tilladelserne generelt gives som en eneret, men Naalakkersuisut har i konkrete tilfælde, hvor omstændighederne taler derfor, mulighed for, at tilladelsen ikke meddeles som en eneret. Det vil herunder bero på forhandlinger mellem Naalakkersuisut og ansøger, overordnede planhensyn, og den godsomsætning, der må anses nødvendig for at sikre investorerne tilbagebetaling og forrentning af den investerede kapital.

I tilfælde af, at der meddeles eneret vil Naalakkersuisut i tilladelsen skulle fastsætte den geografiske udstrækning for eneretten og øvrige vilkår i forbindelse hermed. Eneretten kan også meddeles for nærmere defineret skibstype, skibsstørrelse eller godsarter.

Til stk. 2

Bestemmelsen har til formål at regulere bestående kommunale havne. Bestemmelsen omfatter det af Qeqqata Kommunia etablerede havneanlæg i Sisimiut. Naalakkersuisut bemyndiges til at udstede en tilladelse til Qeqqata Kommunia til drift af dette havneanlæg med tilhørende vilkår.

Naalakkersuisut kan endvidere meddele tilladelse til evt. udvidelse, ombygning eller ændret anvendelse af bestående kommunale havneanlæg. .

Qeqqata Kommunia er en offentlig myndighed. Qeqqata Kommunia driver den bestående havn med tilhørende landanlæg. Det er forudsat, at der alene under ekstraordinære omstændigheder kan meddeles tilladelse til udvidelse eller ombygning af havn med tilhørende landanlæg eller til erhvervsmæssige aktiviteter omfattet af forslagets § 7, stk. 2, og 3. I givet fald forudsættes havn og landanlæg indskudt i et privat havneselskab, jf. forslagets § 8.

Kravene i henhold til forlaget §§ 9 og 10 vil kunne lempes. Behandling af ansøgning fra Qeqqata Kommunia vil have karakter af tilladelse til den allerede etablerede havn med tilhørende landanlæg.

Kravene i henhold til forslaget § 12 kan tilsvarende lempes eller bortfalde. Qeqqata Kommunia er ikke et privat selskab med begrænset hæftelse. Qeqqata Kommunia vil i kraft af retten til skatteudskrivning være i stand til at finansiere omkostninger til nedlukning eller bortfjernelse af havn med tilhørende landanlæg.

Til § 6

Grønlands Selvstyre har som hidtil ret til anlæg, udvidelse, ombygning og drift af havne med tilhørende landanlæg. Naalakkersuisut kan drive sådan virksomhed på Grønlands Selvstyres vegne, hvilket i sagens natur ikke kræver særskilt tilladelse fra Naalakkersuisut.

Da havne med tilhørende landanlæg anses for væsentlige infrastrukturanlæg af samfundsmæssig betydning, kan tilladelse alene gives til aktie- og anpartsselskaber, der skal have hjemsted i Grønland. Der er herved lagt vægt på, at der ikke skabes usikkerhed om, hvilken retlig enhed, der er indehaver af tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse eller drift af havn med tilhørende landanlæg. Tilsvarende, at der ikke skabes usikkerhed om adkomsten til den enkelte havn med tilhørende landanlæg, jf. herved sammenhængen mellem forslaget §§ 6 og 7.

Der er ved forslaget § 6 foretaget en udtømmende regulering af, hvilke juridiske personer, der kan opnå tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse eller drift af havn med tilhørende landanlæg. Der er imidlertid ikke med forslaget § 6 foretaget nogen regulering af, hvem der kan deltage som anpartshaver eller aktionær i et havneselskab.

Det er understreget, at et havneselskab skal have til formål at drive virksomhed omfattet af forslag til inatsisartutlov. Et havneselskab kan alene have til formål at drive virksomhed omfattet af forslaget § 5, stk. 1, § 7, stk. 2, og 3.

Naalakkersuisuts beslutning om at meddele tilladelse beror på en konkret vurdering af den enkelte ansøgning og det konkrete projekt, jf. forslaget §§ 9 - 11. Det beror herunder på en særskilt vurdering efter forslaget § 8, om kommunerne kan deltage i et havneselskab og på hvilke vilkår.

Der henvises endvidere til forslaget § 24 om krav om godkendelse fra Naalakkersuisut af enhver direkte eller indirekte overdragelse af en tilladelse.

*Til § 7**Til stk. 1*

For at sikre gennemsigtighed af ansvarsforholdene, skal den, der opnår tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse eller drift af havne, være ejer af havnen og tilhørende havneanlæg.

Dette krav om ejerskab udelukker ikke, at et havneselskab m.v. kan leje eller lease relevante anlæg, som ikke kræver tilladelse efter § 5, og inddrage dem i havnens drift. Et eksempel kunne være, at et havneselskab lejer en hal tæt ved havnen for at bruge den til oplagring af fragtgods, eller at der lejes et nærliggende hus som en medarbejderfacilitet. Et sådan aktivitetsudvidelse kræver ikke i sig selv en ny eller ændret § 5-tilladelse, forudsat at aktiviteten kan forenes med vilkårene i den eksisterende tilladelse. Der kan dog være behov for at indhente tilladelser efter anden regulering, så som plan- eller miljølovgivningen m.v.

Udgangspunktet er, at den pågældende alene må drive virksomhed med havn og tilhørende havneanlæg og dertil relateret virksomhed, jf. stk. 2. Dette er tillige baggrunden for forslaget § 6.

Om den nærmere afgrænsning af en havn med tilhørende landanlæg henvises til bemærkningerne til § 1, stk. 1.

Indehavere af en tilladelse skal som udgangspunkt drive virksomhed med anlæg og drift af havn med tilhørende landanlæg. Indehaveren er ikke herved afskåret fra at antage 3 mand til at forestå anlægsopgaver ligesom indehaveren kan antage 3. mand til at forestå drift af havn med tilhørende landanlæg. Til eksempel vil Grønlands Selvstyre og andre indehavere af tilladelse kunne antage f.eks. Royal Arctic Line A/S eller KNI A/S til at forestå drift af en eller flere havne med tilhørende landanlæg.

Til stk. 2

Indehavere af en tilladelse kan endvidere drive anden havnerelateret virksomhed f.eks. anlæg og udlejning af lager og kontorfaciliteter til eget brug såvel som til skibs- og havnerelaterede servicefunktioner herunder udlejning til spedition-, shipping-, og stevedorevirksomheder. Indehaver af tilladelse kan f.eks. etablere oplagspladser eller pakhuse uden for havnens tilhørende landanlæg til udlejning. Sådan virksomhed drives på almindelige kommercielle vilkår.

Til stk. 3

Bestemmelsen giver mulighed for, at et havneselskab m.v. driver virksomhed i videre omfang end, hvad der følger af stk. 1 og 2, dog kun efter tilladelse fra Naalakkersuisut. Der er herved lagt vægt på, at Naalakkersuisut skal have mulighed for at vurdere, i hvilket omfang sådanne aktiviteter kan få betydning for havnens samlede økonomiske stilling og dermed grundlaget for fastlæggelse af takster og takstprincipper for de enkelte havne.

Til § 8

Det foreslås, at kommunernes engagement i anlæg, udvidelse eller drift af havne med tilhørende landanlæg kræver forudgående tilladelse fra Naalakkersuisut. Kommunerne varetager lovbundne opgaver af afgørende betydning for borgernes uddannelse og velfærd. Det er afgørende, at kommunerne også fremover kan varetage disse opgaver.

Naalakkersuisut foretager en samlet vurdering af det konkrete projekt og kommunens engagement heri. Der skal herved lægges afgørende vægt på begrænsning af kommunens fremtidige økonomiske risiko og projektets geografiske tilknytning til den pågældende kommune. Kommunernes engagement i et havneprojekt skal ske således, at kommunen også fremover kan varetage lovbundne opgaver.

Naalakkersuisut kan fastsætte såvel mindstekrav som højeste grænser for en kommunes deltagelse i et havneselskab. Det er forudsat, at der kun ganske undtagelsesvis kan gives en kommune tilladelse til deltagelse i et havneselskab med en bestemmende indflydelse i selskabet. Bestemmende indflydelse kan f.eks. foreligge som følge af ejerskab, ejerkredsens sammensætning eller i kraft af aftale mellem selskabsdeltagerne.

Bestemmelsen regulerer alene kommunernes engagement i havneprojekter. Bestemmelsen regulerer ikke sammensætningen af øvrige parter, der måtte indgå i et konkret havneprojekt.

*Til § 9**Til stk. 1*

Bestemmelsen giver Naalakkersuisut mulighed for at vurdere, om behovet for den pågældende havn med tilhørende landanlæg og de samfundsmæssige interesser deri er tilstrækkelige til, at der meddeles tilladelse efter § 5. Naalakkersuisut forudsættes at vurdere projektets bæredygtighed, idet det ikke ønskes, at der kommer til at henligge ubenyttede havne med tilhørende landanlæg på grund af projektets manglende bæredygtighed.

Bestemmelsen forventes at finde anvendelse på ansøgning om anlæg af ny havn med tilhørende landanlæg eller udvidelse af eksisterende havn med tilhørende landanlæg. Bestemmelsen omfatter dog tillige overdragelse af eksisterende havn med tilhørende landanlæg og hvor erhververen må søge om tilladelse til fortsat drift af havn med tilhørende landanlæg.

Til stk. 2

Naalakkersuisut kan, til brug for behandling af ansøgning efter loven, stille krav om samtlige af de oplysninger, der anses af betydning for myndighedsbehandlingen. Der kan f.eks. stilles krav om oplysninger om selskabets deltagere og deres forudsætninger for anlæg og drift af havne, vilkår og betingelser knyttet til finansieringstilsagn, budgetter og tilhørende forudsætninger og beregninger, tekniske oplysninger og beregninger med videre.

Til stk. 3

Naalakkersuisut bemyndiges til at fastsætte regler om, hvilke oplysninger, der skal meddeles, i hvilken form og inden for hvilke frister. Der kan fastsættes regler, der forpligter ansøger til at fremsende fornøden dokumentation, der sandsynliggør, at ansøger vil kunne gennemføre virksomhed i henhold til den ansøgte tilladelse.

Til § 10

Til stk. 1

Det indgår som et afgørende og centralt led i vurderingen, at investering i havne med tilhørende landanlæg skal modsvare en forventet fremtidig udvikling i fragtbehov, bosætningsmønstre og erhvervsudvikling.

Naalakkersuisuts tilladelse beror på en samlet vurdering af det enkelte havneprojekt og projektets sammenhæng med øvrige bestående og fremtidig infrastruktur, bosætning og erhvervsudvikling og ikke mindst sikring af forsyningssikkerheden til byer og bygder. I vurderingen skal tillige indgå en fremskrivning af de forventede ændringer i fragtmængderne til forsyning af byer og bygder samt vurdering af de eksisterende havnes gods- og skibskapacitet.

Der henvises i øvrigt til forslaget § 14, stk. 2, som pålægger havne, i det omfang sikringshensyn tillader det, pligt til at modtage skibe, der er omfattet af tilladelse til transport af gods til, fra og i Grønland, jf. Landstingsforordning nr. 16 af 30. oktober 1992 om

søtransport til, fra og i Grønland. Forordningen indebærer f.eks. en pligt til at modtage skibe fra Royal Arctic Line A/S.

Til stk. 2

I tilladelsen vil der skulle foretages en entydig lokalisering af havn med tilhørende landanlæg. I praksis vil der skulle udarbejdes kortbilag, der viser indsejlingsforhold, havnebassin, beskyttende værker, kaj anlæg og tilhørende landanlæg.

Det bemærkes, at der udover tilladelse efter nærværende lovforslag tillige vil skulle indhentes de fornødne tilladelser i henhold til anden lovgivning f.eks. plan-, areal- og miljølovgivning og lov om sikkerhed til søs. Det bemærkes endvidere, at egentlig søopmåling og udarbejdelse af søkort vil skulle ske i henhold til nærmere aftale med Geodatastyrelsen.

Til § 11

Til stk. 1

Bestemmelsen bemyndiger Naalakkersuisut til at give tidsbegrænsede tilladelser. Tidsbegrænsede tilladelser kan forlænges, således at tidsbegrænsede tilladelser maksimalt kan løbe i 60 år.

Det vil herunder bero på forhandlinger mellem Naalakkersuisut og ansøger, overordnede planmæssige hensyn og ikke mindst den godsomsætning, der må anses nødvendig for at sikre investorerne tilbagebetaling og forretning af den investerede kapital.

Derudover hænger længden af en tilladelse sammen med den risiko, som rettighedshaver bærer. Skal havnen ejes af en enkelt investor, bærer denne en større økonomisk risiko, hvilket taler for, at der gives en længere tilladelsesperiode.

Endelig hænger tilladelsesperioden sammen med adgangen til at ændre i vilkårene for en tilladelse og adgangen til at tilbagekalde en tilladelse. Regler herom kan fastsættes i medfør af forslaget § 11, stk. 2. Det er reglerne på tidspunktet for meddelelse af tilladelse, der finder anvendelse.

En videre adgang til ændring af vilkårene i en tilladelse vil alt andet lige tale for en længere tilladelsesperiode.

Der kan i særlige tilfælde meddeles tilladelse i op til 60 år såvel som tidsubegrænset tilladelse. Det kan alene ske med godkendelse fra Finans- og Skatteudvalget i Inatsisartut. En

længerevarende eller tidsubegrænset tilladelse kan f.eks. knyttes til et større industriprojekt og således at tilladelse til havn tidsmæssigt er knyttet til den fortsatte drift af industriprojektet. Bestemmelsen kan f.eks. finde anvendelse i tilknytning til etablering af aluminiumssmelter ved Maniitsoq.

Bestående kommunale havne med tilhørende landanlæg, der meddeles tilladelse til fortsat drift i kommunalt regi, vil ikke blive underlagt vilkår om hjemfaldsret. En kommunal havn med tilhørende landanlæg drevet i kommunalt regi vil uændret kunne indgå i den samlede offentlige infrastruktur.

Der består ikke nogen pligt for Naalakkersuisut til ved meddelelse eller ved udløb af tilladelse at træffe afgørelse om hjemfald til Grønlands Selvstyre. Naalakkersuisut kan til enhver tid frem til og med udløb af en tilladelse beslutte, at havn med tilhørende landanlæg skal hjemfalde til Grønlands Selvstyre. Hjemfald kan tidligst ske fra det øjeblik, hvor tilladelsen ophører, medmindre andet er aftalt mellem Naalakkersuisut og indehaver af tilladelsen.

I stedet for at træffe afgørelse om hjemfald kan Naalakkersuisut meddele ny tilladelse. Efter hjemfald kan Naalakkersuisut, som en del af udøvelsen af sin ejerbeføjelse over havn med tilhørende landanlæg, lade samme rettighedshaver købe havn med tilhørende landanlæg og give tilladelse.

Til stk. 2.

Naalakkersuisut kan fastsætte regler om hjemfaldsretten. Naalakkersuisut kan herunder fastsætte regler om hvilken stand havn med tilhørende landanlæg skal have ved hjemfald og om Grønlands Selvstyre adgang til havn med tilhørende landanlæg i en periode forud for hjemfald samt om Grønlands Selvstyres adgang til at foretage dispositioner til forberedelse af overtagelse og sikring af en fortsat kontinuerlig drift efter hjemfald.

Til § 12

Til stk. 1

Der kan i tilladelser fastsættes vilkår. Vilkårene kan vedrøre forhold af betydning for drift, anlæg, vedligeholdelse og bortfjernelse af havn med tilhørende havnebassin og landanlæg. Omfanget af påkrævede retableringsarbejder m.v. kan fastsættes i detaljer.

Vilkår for en tilladelse fastsættes til varetagelse af de hensyn, der følger af forslaget §§ 9-11 samt de på tidspunktet for meddelelse af tilladelsen gældende regler fastsat i henhold til § 11, stk. 2, og § 12, stk. 2.

Konkrete forhold omkring en havn kan begrunde, at der må fastsættes særlige vilkår. Vilkår fastsat i en tilladelse er bindende for Naalakkersuisut og den, der meddeles tilladelsen. Naalakkersuisut vurderer i det konkrete tilfælde, om der er behov for sikkerhedsstillelse for omkostninger til nedlukning eller fjernelse af en havn med tilhørende havnebassin og landanlæg. Naalakkersuisut fastsætter samtidig vilkår for sikkerhedsstillelsen og kan herunder fastsætte vilkår om sikkerhedsstillelse i form af uigenkaldelig anfordringsgaranti i pengeinstitut hjemmehørende i Grønland.

Det bemærkes, at der udover vilkår i henhold til nærværende forslag tillige må påregnes diverse vilkår for tilladelser og godkendelse i henhold til anden lovgivning, f.eks. plan-, areal- og miljølovgivning og lov om sikkerhed til søs. Sådanne vilkår fastsættes af den pågældende ressortmyndighed som led i administration heraf.

Til stk. 2

Naalakkersuisut kan fastsætte regler om vilkår for en tilladelse. Vilkårene skal indarbejdes i den konkrete tilladelse for at kunne tilpasses den enkelte tilladelse og det konkrete projekt og de i øvrigt fastsatte vilkår herfor.

Naalakkersuisuts adgang til at fastsætte regler om vilkårene er ikke en adgang til at foretage ændringer i allerede meddelte tilladelser. Fastsætter Naalakkersuisut i medfør af forslaget nye regler om vilkår, vil reglerne have virkning for fremtidige tilladelser.

Naalakkersuisut kan fastsætte regler om adgangen til at tilbagekalde en tilladelse. Der kan tillige fastsættes regler om indehaverens forpligtelser til nedlukning af havn med tilhørende landanlæg og hel eller delvis retablering af de fysiske forhold.

Der vil f.eks. kunne fastsættes regler om, at tilladelsen kan tilbagekaldes eller ophører såfremt de i inatsisartutloven eller de i medfør heraf fastsatte bestemmelser, påbud og vilkår ikke overholdes. Der vil tillige kunne fastsættes regler om tilbagekaldelse og ophør, hvis ansøger har givet urigtige eller vildledende oplysninger, eller indehaveren af tilladelsen f.eks. anmelder betalingsstandsning eller erklæres konkurs.

Naalakkersuisut kan desuden fastsætte regler om tilbagekaldelse af en tilladelse, hvor indehaveren ikke reelt har taget skridt til anlæg, udvidelse, ombygning eller drift af havn, sådan som det var forudsat i tilladelsen.

Henset til de betydelige investeringer og vidtrækkende konsekvenser, der kan være forbundet med tilbagekaldelse, bør indehaver så vidt muligt meddeles påbud med frist om afhjælpning, før der sker tilbagekaldelse.

Der vil endvidere kunne fastsættes regler om ændring af vilkår, hvor Grønlands Selvstyre gennemfører ændringer i de samfundsøkonomiske rammer med særlig betydning for drift af havne og således, at der må foretages en rimelig fordeling af de økonomiske fordele heraf mellem Grønlands Selvstyre og indehaveren af tilladelsen. Indebærer f.eks. fund af olie eller mineraler en ændring i godsomsætning og indtjening, kan der foretages en fordeling af de økonomiske fordele heraf mellem Grønlands Selvstyre og indehaveren af tilladelsen.

Der vil kunne fastsættes regler om varetagelse af samfundsmæssige, økonomiske og miljømæssige hensyn ved tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning eller drift af havn med tilhørende landanlæg. Eksempelvis vil der kunne fastsættes regler om CO₂-venlig strømanvendelse, således at eksempelvis strøm til skibe, der ligger ved kaj tilvejebringes fra installationer på land og ikke fra skibenes generatorer. Der vil tillige kunne fastsættes sådanne vilkår i tilladelser efter stk. 1.

Til § 13

Til stk. 1

Bestemmelsen har bl.a. til formål at sikre, at havneanlæg, ejet af andre end Grønlands Selvstyre, ikke forfalder i strid med den udstedte tilladelse med deraf følgende gener eller sikkerhedsrisici for brugere og samfundet i øvrigt. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med forslagets § 12, der giver mulighed for i en tilladelse at fastsætte vilkår om sikkerhedsstillelse for omkostningerne forbundet med nedlukning eller fjernelse af en havn.

Påbud om nedlukning efter denne bestemmelse har et midlertidigt sigte, idet de skal formå driftsherren til at bringe forholdene i orden, evt. i situationer, hvor et påbud om istandsættelse efter stk. 1, 1. led, ikke har vist effekt. Et påbud kan efter omstændighederne begrænses til kun at angå relevante dele af havnen og tilhørende landanlæg.

Det beror på en konkret vurdering af den enkelte tilladelse, om og i hvilket omfang indehaveren er forpligtet til istandsættelse, vedligeholdelse nedlukning, retablering m.v. Påbud kan alene meddeles, hvor der består en handlepligt i henhold til tilladelsen.

Til stk. 2

Naalakkersuisut kan knytte påbud efter denne bestemmelse til en frist for at bringe forholdene i orden. Hvis driftsherren ikke overholder fristen, kan det blive relevant at tilbagekalde tilladelsen og påbyde en varig nedlukning mv. efter de vilkår, der er fastsat i tilladelsen.

Til § 14

Til stk. 1 – 3

Bestemmelsen fastslår i stk. 1, at havne, der etableres eller drives med hjemmel i nærværende Inatsisartutlov, har pligt til at modtage skibe (offentlig adgang), medmindre Naalakkersuisut i tilladelsen bestemmer andet.

Alle havne er forpligtet til at modtage skibe, der er omfattet af tilladelse til søtransport af gods til, fra og i Grønland samt orlogsfartøjer og andre skibe, der anvendes som led i forsvarets virksomhed i Grønland. Det indebærer f.eks. en pligt til at modtage skibe fra Royal Arctic Line A/S. Modtagelse kan alene afvises, hvor det konkrete skibsanløb udgør en sikkerhedsrisiko for havnens konstruktioner med tilhørende landanlæg. Det kan f.eks. tænkes, at et skib har en størrelse eller (mangel på) motorkraft, der indebærer, at indsejling i havnebassin eller fortøjring udgør en risiko for skade på beskyttende værker, havnebassin eller kaj anlæg.

Pligten påhviler den, der har modtaget tilladelse i henhold til forslaget § 5, og som samtidig er ejer af den pågældende havn med tilhørende landanlæg, jf. forslaget § 7, stk. 1.

Det kan i tilladelsen bestemmes, at havn med tilhørende landanlæg ikke har pligt til at modtage skibe. Undtagelse fra pligten til at modtage skibe kan udformes under hensyn til det konkrete havneanlæg. Undtagelse kan f.eks. udformes således, at ejer af havn med tilhørende landanlæg ingen pligt har til at modtage skibe eller som en pligt til alene at modtage særlige kategorier af skibe.

Det er forudsat, at havn med tilhørende landanlæg, der tjener specifikke erhvervs- eller transportmæssig formål og ikke indgår i den almindelige infrastruktur, undtages fra pligt til at modtage skibe. Det kan f.eks. være havneanlæg, der indgår i drift af værfter eller havneanlæg, der er anlagt som en integreret del af produktionsvirksomheder.

Til § 15

Bestemmelsen forpligter indehaver af tilladelse til at bistå med lastning og losning af skibe. Bestemmelsen er en naturlig forlængelse af pligten til at modtage skibe i havnen.

Bestemmelsen regulerer ikke indehaver af tilladelsens forpligtelser i henseende til havnens drift og udstyr eller betaling for bistand. Dette reguleres i tilladelsen og de hertil hørende vilkår samt takster m.v.

Der vil i sagens natur være store forskelle på de enkelte havnes størrelse, udstyr og bemanning og dermed hvilken bistand, der kan ydes og forventes.

Såfremt det kan dokumenteres, at den nødvendige bistand til lastning og losning af de skibe, der benytter havn med tilhørende landanlæg, kan ydes af andre end indehaver af tilladelse til havneanlægget, kan der i tilladelsen fritages herfor. Fritagelsen må imidlertid meddeles således, at fritagelsen kan bringes til ophør med kort varsel, f.eks. hvis en lokal stevedorevirksomhed ophører.

Til § 16

Bestemmelsen regulerer betaling for brug af havne tilhørende havneselskaber. Betaling for brug af det offentlige havne er reguleret særskilt i forslaget § 21.

Til stk. 2

Taksterne skal fastsættes således, at taksterne, sammen med andre havnerelaterede indtægter havneselskaberne kan oppebære, afspejler omkostninger forbundet med etablering og drift af de enkelte havne med tilhørende landanlæg og herunder forrentning og afskrivning af havnen med tilhørende landanlæg.

Det skal ved fastsættelse af taksterne for de enkelte havne i størst muligt omfang sikres, at der ikke på grundlag af taksterne skabes grundlag for skævvridning af konkurrencen mellem de enkelte private havne, Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne.

Der kan fastsættes takster for skibsanløb, liggedage og for benyttelse af pladser. Takster for brug af havn med tilhørende landanlæg kan beregnes på grundlag af forskellige principper. I beregningen kan bl.a. indgå tonnage, gods og kombinationer deraf. Gods kan f.eks. indgå i beregningen på grundlag af kg/m³/ltr, ligesom det kan indgå, om der er tale om farligt gods, frysegods eller specialtransporter.

Forslag til takstprincipper og takster udarbejdes af havneselskabet baseret på den konkrete havn og vurderingen af havnens indtjeningsmuligheder.

Til stk. 3

Opkrævning af betaling sker på grundlag af takster godkendt af Naalakkersuisut og betales til indehaver af tilladelse til og ejer af havn med tilhørende landanlæg.

Takstprincipperne og taksterne for de enkelte havne vil naturligt indgå i de indledende forhandlinger mellem Naalakkersuisut og ansøgere om tilladelse til anlæg, udvidelse eller drift af havn med tilhørende landanlæg. Senere justeringer og tilpasninger af taksterne vil tilsvarende ske i dialog mellem Naalakkersuisut og indehavere af tilladelse. Naalakkersuisut kan på eget initiativ tage taksterne op til revurdering.

Til stk. 4 – 5

Naalakkersuisut kan, til brug for godkendelse af takster og takstprincipper samt ændring heraf, stille krav om samtlige af de oplysninger vedrørende havneselskabets samlede virksomhed, som anses af betydning for myndighedsbehandlingen.

Hjemlen i stk. 4, 2. pkt., sikrer, at Naalakkersuisut i en bekendtgørelse kan fastsætte supplerende regler om, hvilke oplysninger, der kan kræves af et havneselskab.

For at gøre det muligt for Naalakkersuisut at behandle og godkende takster og takstprincipper for den enkelte havn bemyndiges Naalakkersuisut til at bestemme, at havneselskaber skal opdele regnskaberne på de enkelte aktiviteter omfattet af hhv. § 5, stk. 1, og § 7, stk. 2, og stk. 3.

Formålet med bestemmelsen er, at der kan skabes transparens omkring indtægter og udgifter knyttet til de enkelte aktiviteter. Herved sikres Naalakkersuisut grundlag for vurdering af, med hvilken vægt resultatet af de enkelte aktiviteter skal indgå i godkendelse af de konkrete takster og takstprincipper. Naalakkersuisut har samtidig grundlag for at sikre en mådeholdende udvikling i betalingen for brug af havn med tilhørende landanlæg, herunder i tilfælde, hvor der ikke er effektiv konkurrence.

Såfremt aktiviteterne omfattet af § 7, stk. 1, eller stk. 2, antager et ikke uvæsentligt omfang eller drives i konkurrence med andre virksomheder i den by, hvor havn med tilhørende landanlæg er beliggende, er det forudsat, at der fastsættes regler om særskilt regnskabsaflæggelse.

Til § 17

Der er tale om en generel bemyndigelse for Naalakkersuisut til at fastsætte regler eller træffe bestemmelser til gennemførelse af Grønlands internationale forpligtelser for så vidt angår forhold, der er omfattet af denne inatsisartutlov.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse til gennemførelse af dele af de forpligtelser, der følger af WHO's sundhedsregulativ, International Health Regulations fra 2005 (IHR). Sundhedsregulativet har til formål at forebygge, beskytte imod, kontrollere og sørge for at risiko for international sygdomsspredning, herunder af alment farlige smitsomme sygdomme, bliver håndteret hensigtsmæssigt, så befolkningen beskyttes.

Grønland er gennem internationale retsakter forpligtiget til at overholde IHR. Da Grønland ikke er selvstændigt medlem af WHO går kontakten omkring IHR til WHO gennem det nationale IHR kontaktpunkt i Danmark. IHR opgaver er fordelt gennem sektoransvar til forskellige departementer og styrelser etc.

Landslægeembedet er den samlende og initierende myndighed ved beredskab, som kræver iværksættelse af IHR. I forhold til IHR er der to nationale grønlandske indrejsepunkter: Et for fly (Kangerlussuaq) og et for skibe (Nuuk). I Nuuk havn er den primære opgave for den lokale, funktionelle havnemyndighed at modtage og isolere berørte skibe, eventuelt gennem anvisning af ankringsplads og adgangskontrol.

De områder, der kan gøres til genstand for regulering, er kortfattet beskrevet i WHO publikation "A brief introduction to Implementation" fra januar 2009. Publikationen er offentliggjort på http://www.who.int/ihr/Intro_legislative_implementation.pdf

Til § 18

Til stk. 1

Bestemmelsen bemyndiger Naalakkersuisut til at fastsætte de fornødne regler til at gennemføre SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden. Bemyndigelsen omfatter implementering af såvel obligatoriske som fakultative bestemmelser. Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS konventionen – »Safety of Life at Sea«) samt den internationale kode for sikring af skibe og havne (ISPS koden – »International Ship and Port Facility Security Code«).

ISPS koden er opdelt i en to dele, del A og B. Del A er obligatorisk for alle medlemsstater.

Danmark har som følge af krav fra EU implementeret dele af ISPS koden, Del B jf. EU forordning 725/2004 af 31. marts 2004 artikel 3.5, der angiver hvilke dele af del B, der anses obligatoriske for medlemsstater. Dette gælder tilsvarende for Norge og Island.

Del B er af vejledende karakter og ved efterlevelse af den obligatoriske Del A vil man skulle tage Del B i betragtning i relevant omfang.

ISPS koden regulerer skibe og havnefaciliteter. Regulering af sikkerhed til søs og søretlige forhold varetages fortsat af Rigsmyndigheder. Regulering af havnefaciliteter varetages af Grønlands Selvstyre. Gennemførelse af ISPS koden for Grønland vil derfor skulle varetages i samarbejde mellem Grønlands Selvstyre og Rigsmyndighederne.

SOLAS konventionen og ISPS koden gælder for havnefaciliteter, der betjener følgende fartøjer i international fart:

- passagerskibe, herunder højhastighedsfartøjer,
- fragtskibe med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- mobile offshore boreplatforme med selvstændigt fremdrivningsmaskineri.

Grønland Selvstyre er ansvarlig for gennemførelse af ISPS kodens bestemmelser vedrørende havnefaciliteter, herunder:

ISPS koden, Del A

Punkt 1: Generelt

Punkt 2: Definitioner

Punkt 3: Anvendelse

Punkt 4: De kontraherende staters ansvar

Punkt 5: Sikringserklæring

Punkt 14: Sikring af havnefaciliteter.

Punkt 15: Vurdering af havnefaciliteters sårbarhed.

Punkt 16: Havnefaciliteters sikringsplan.

Punkt 17: Havnefacilitetens sikringsansvarlige.

Punkt 18: Uddannelse og øvelser inden for sikring af havnefaciliteter.

ISPS koden, Del B:

Punkt 15.3: Definitioner af indhold i sårbarhedsvurderingerne.

Punkt 15.4: Kvalifikationer for personer som udarbejder sårbarhedsvurderinger.

Punkt 16.8: Definitioner af indhold i sikringsplanerne.

Punkt 18: Øvelser for ISPS beredskab.

De økonomiske konsekvenser ved ISPS implementeringen i grønlandske havne er for Grønlands Selvstyre begrænsede. Den faktiske implementering, herunder uddannelse og øvelser, varetages af de berørte virksomheder, ligesom de afholder omkostninger forbundet hermed. De administrative omkostninger afholdes af Grønlands Selvstyre.

Bestemmelsen svarer til § 14a i den danske havnelov, jf. lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012 om havne. Der er i medfør af § 14a i havneloven udstedt bekendtgørelse nr. 414/2012 om sikring af havnefaciliteter samt bekendtgørelse nr. 896/2010 om sikring af havne som ændret ved bekendtgørelse nr. 796/2012.

Der er i de danske bekendtgørelser fastsat regler om udarbejdelse af en sårbarhedsvurdering og identifikation af de dele af havne der bør udlægges som et sikringsmæssigt område (havnefaciliteter). Der er videre fastsat regler om udarbejdelse af sikringsplaner for havnefaciliteter. Endelige er der fastsat regler om organisering af arbejdet med sikring af havnefaciliteter.

For havne, hvor der findes en eller flere havnefaciliteter, som er omfattet af en godkendt sikringsplan for havnefaciliteter er der tillige fastsat regler om udarbejdelse af sårbarhedsvurdering og sikringsplaner for havnen. Endelige er der fastsat regler om organisering af arbejdet med sikring af havne.

Til stk. 2

Der indføres med stk. 2 tavshedspligt med hensyn til oplysninger, som bl.a. myndighedernes medarbejdere kommer i besiddelse af i forbindelse med arbejdet med maritim sikring. Bestemmelsen er en speciel tavshedspligtbestemmelse, og konsekvensen heraf er bl.a., at oplysningerne ikke er omfattet af adgangen til aktindsigt efter landstingslov om offentlighed i forvaltningen. Tavshedspligten gælder også for det tilfælde, at der gøres brug af eksterne konsulenter.

Det anses for meget væsentligt af hensyn til sikkerheden i havne, at der etableres en orden, hvor der gælder en speciel tavshedspligt, idet en sådan orden giver en større sikkerhed for, at der ikke sker offentliggørelse, herunder efter reglerne om meroffentlighed, af fortrolige oplysninger. Der henvises herved til § 14 i Landstingslov om offentlighed i den offentlige forvaltning.

Til stk. 3

Der vil dog være mulighed for at udlevere oplysninger, når dette sker i henhold til international aftaler eller forpligtelse. Det følger af SOLAS konventionsændringerne og ISPS

koden, at de kontraherende stater skal give IMO oplysning om bl.a., hvilke havnefaciliteter, der besidder en godkendt sikringsplan.

SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden påbyder de kontraherende stater at gøre visse oplysninger tilgængelige for IMO og andre stater, herunder lister over godkendte havne. I stk. 3 åbnes mulighed for, at der kan ske udveksling af de relevante oplysninger med udenlandske myndigheder eller internationale organisationer. Der er herved skabt klar hjemmel for at fastsætte regler om videregivelse af sådanne fortrolige oplysninger. Videregivelse til IMO og danske og andre landes myndigheder vil således ikke skulle bero på fortolkning af § 28 i Landstingslov om sagsbehandling i den offentlige forvaltning.

Naalakkersuisut indhenter de relevante oplysninger og videreformidler disse til IMO og danske og andre landes myndigheder.

Til § 19

Det fastslås her, at indehavere af tilladelser til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse eller drift af havne med tilhørende landanlæg er forpligtet til at medvirke til overholdelse af Grønlands internationale forpligtelser.

Forpligtelsen omfatter tillige havne omfattet af forslagens § 2, nr. 2, 3 og 5, dvs. havne 1) der er omfattet af tilladelse til forundersøgelse, efterforskning og udnyttelse af mineralske råstoffer meddelt af Naalakkersuisut som led i den samlede myndighedsbehandling vedrørende disse aktiviteter, 2) der er bestemt for eller anvendes til omladning af olie- og brændstof til landbaserede tankanlæg - KNI A/S (Polaroil) samt 3) eventuelle havne der helt eller delvist er ejet af andre end Grønlands Selvstyre eller grønlandske kommuner.

Forpligtelsen påhviler såvel ejer som eventuel driftsoperatør af havne omfattet af forslagens § 2, nr. 2, 3 og 5.

De sikkerhedsmæssige og sundhedsmæssige hensyn, der f.eks. knytter sig til SOLAS ændringerne, ISPS koden samt IHR, kan gøre sig gældende også for disse havneanlæg.

Til § 20

Naalakkersuisut bemyndiges i § 20 til at fastsætte nærmere regler om administration, vedligehold og drift af Grønlands Selvstyres havne.

Naalakkersuisut kan til dette formål bl.a. vælge at opdele havnene i forskellige kategorier med forskellig standard, kapacitet og serviceniveau.

Bestemmelsen er tænkt som et supplement til Grønlands Selvstyres almindelige adgang til at træffe bestemmelse om selvstyrets ejendomme og andre aktiver. Der ikke med bestemmelsen forudsat nogen ændringer heri.

Bemyndigelsen vil f.eks. kunne finde anvendelse, hvor der er anledning til at fastsætte regler, der regulerer borgernes rettigheder og forpligtelser, som supplement til takster og takstprincipper fastsat i medfør af forslaget § 21. Fastsættes regler i medfør af forslaget § 20 vil det skulle ske under iagttagelse af de tilsvarende hensyn som i forslaget § 21.

Til § 21

Til stk. 1

Bestemmelsen regulerer betaling for brug af havne tilhørende Grønlands Selvstyre. Betaling for brug af havne tilhørende havneselskaber er reguleret særskilt i forslaget § 16.

§ 16 forudsætter drift af havne med tilhørende landanlæg på markedsmæssige vilkår og således, at takster for brug af havnen skal afspejle de faktiske omkostninger.

§ 21 derimod tager sit udgangspunkt i, at det offentlige havne indgår i den samlede infrastruktur og understøtter forsyning af de enkelte lokalsamfund, sikrer befolkningen mulighed for passagertransport samt bidrager til det lokale erhvervsliv og herunder fiskere og fangere.

Naalakkersuisut kan træffe afgørelse om evt. brugerbetaling og niveauet herfor. Der kan gennemføres brugerbetaling for udvalgte havne eller kategorier af havne, samtidig med at andre havne undtages.

Takster for brug af havn med tilhørende landanlæg kan beregnes på grundlag af forskellige principper. I beregningen kan bl.a. indgå tonnage, gods og kombinationer deraf. Gods kan f.eks. indgå i beregningen på grundlag af kg/m³/l^{tr}, ligesom det kan indgå, om der er tale om farligt gods, frysegods eller specialtransporter.

Der er stor forskel på kapaciteten og udstyret i det offentlige havne. Dette forhold har betydning for udformning og fastsættelse af taksterne for brug af de enkelte havne.

Naalakkersuisut kan lægge vægt på havnens geografiske placering og betydning for forsyningssikkerheden. Der må nødvendigvis tages geografiske hensyn og herunder hensyn til mindre havne, hvor antal anløb og godsmængder ikke kan begrunde takster, der afspejler de faktiske omkostninger forbundet med etablering og drift af havn med tilhørende landanlæg.

Det er forudsat, at Naalakkersuisut kan foretage en opdeling af havnene i forskellige kategorier efter gods og passagemængder, samt havnens serviceniveau. Betaling for brug af havnene kan differentieres i overensstemmelse hermed. Det er forudsat, at Naalakkersuisut kan bestemme, at der ikke skal betales for brug af nogle havne (eksempelvis bygdehavne), og at betaling i andre havne differentieres efter havnens kapacitet og serviceniveau.

Brugerbetaling kan endelig differentieres på de enkelte brugere af havn med tilhørende landanlæg. Differentiering kan ske på grundlag af forskellige kriterier, f.eks. skibsstørrelse, godsomsætning, regelmæssige anløb ctr. lejlighedsvis anløb, erhvervsgrupper mv.

Naalakkersuisut fastsætter betaling således, at den er egnet til at medvirke til at dække omkostningerne forbundet med drift og vedligeholdelse af havn med tilhørende landanlæg, og således at taksterne samtidig er egnet til at medvirke til at virke adfærdsregulerende, idet der skabes større ansvarlighed omkring havnenes anlæg og brugen af havnene. Indtægterne fra brugerbetaling kan ikke forventes i væsentlig omfang at reducere behovet for offentlige bevillinger til dækning af drift, slid, ælde og løbende vedligeholdelse. Brugerbetalingen kan medvirke til styrkelse af vedligeholdelsen af de offentlige havne.

Der vil formentlig være behov for overgangsordninger og gradvis indførelse af brugerbetaling.

Brugerbetaling kan ikke fastsættes højere end omkostningerne forbundet med drift og vedligeholdelse af den pågældende havn med tilhørende landanlæg.

Det skal ved fastsættelse af taksterne for de enkelte havne i størst muligt omfang sikres, at der ikke på grundlag af taksterne skabes grundlag for skævvridning af konkurrencen mellem de enkelte private havne, Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne. Det skal i størst muligt omfang sikres, at konkurrencen mellem private og offentlige havne sker på grundlag af effektivitet og service og ikke på tilskud fra det offentlige.

Er en privat havn f.eks. etableret specielt med henblik på servicering af havgående trawlere, bør brugerbetaling for havgående trawleres brug af konkurrerende offentlige havne i størst muligt omfang fastsættes, så betalingen afspejler de faktiske omkostninger forbundet med drift og vedligeholdelse af den offentlige havn.

Naalakkersuisut kan fastsætte taksterne ved bekendtgørelse.

Til stk. 4

Princippet i § 21 forudsættes tillige anvendt ved fastsættelse af takster for kommunale havne, der har tilladelse efter § 5, stk. 2.

En kommune kan opkræve betaling for brug af en kommunal havn. Naalakkersuisut fastsætter takster og takstprincipper i overensstemmelse med forslaget's stk. 2-3. I praksis vil takster og takstprincipper blive udmøntet i et samarbejde mellem Naalakkersuisut og kommunen.

Til § 22

Bestemmelsen er en videreførelse af § 4 i landstingsforordning nr. 4/1999 om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg som ændret ved landstingsforordning nr. 2/2006. Bestemmelsen er dog udvidet således, at Naalakkersuisut har mulighed for at indgå aftale med en privat virksomhed om delegation af forvaltningskompetence og udøvelse af den lokale, funktionelle havnemyndighed. I modsætning til den gældende § 4 indebærer forslaget, at aftale også kan indgås med virksomheder, der ikke er ejet af Grønlands Selvstyre.

Der forudsættes således ikke principielle ændringer i den bestående ordning vedrørende administration af Grønlands Selvstyres havne og delegation af forvaltningskompetence og udøvelse af den lokale funktionelle havnemyndighed. Forslaget's § 22, stk. 5, er dog ny og åbner for en tilsvarende ordning for kommunale havne.

Bestemmelsen er udformet på baggrund af Ombudsmanden for Inatsisartut's udtalelse i sin beretning for 2003 side 321 ff., herunder Ombudsmandens generelle betragtninger vedrørende delegation til private, hjemmelsgrundlag og kundgørelse. Beretninger fra Inatsisartut Ombudsmand er offentliggjort på <http://www.ombudsmand.gl/Årsberetninger/tabid/66/language/da-DK/Default.aspx> (dansk) og på <http://www.ombudsmand.gl/Årsberetninger/tabid/66/language/nb-NO/language/da-DK/Default.aspx> (grønlandsk)

Det har siden 1993 været praksis, at Royal Arctic Line A/S og KNI Pilersuisoq A/S har varetaget den lokale funktionelle havnemyndighed. Driften af havneanlæggene og udøvelsen af den funktionelle havnemyndighed har siden da hvilet på aftaler indgået mellem Grønlands Hjemmestyre og de respektive parter. Baggrunden for denne delegation har været, at særlige årsager talte herfor, især praktiske og ressourcemæssige forhold, da Royal Arctic Line A/S og KNI Pilersuisoq A/S havde og har kontorer og mandskab i de respektive havne.

Når der delegeres til private gælder et særligt dobbelt hjemmelskrav. Delegation af forvaltningskompetence til private kræver lovhjemmel dels til at overlade kompetence til den

private men også til, at det offentlige kan pålægge den private denne delegation som en pligt. Sidste led i hjemmelskravet er nødvendigt for, at den delegerende myndighed kan instruere og kontrollere den privates udøvelse af den givne bemyndigelse og kan ikke opfyldes ved aftale.

Naalakkersuisut skal, ved indgåelse af aftale med en privat virksomhed om delegation af forvaltningskompetence og udøvelse af den lokale, funktionelle havnemyndighed, påse, at den private virksomhed er egnet til at varetage forvaltningskompetencen. Det må herunder påses, at der ikke er risiko for, at virksomheden vil varetage usaglige hensyn i forvaltningsudøvelsen. Det må tillige påses, at virksomheden har de fornødne administrative, organisatoriske og personelle forudsætninger for at varetage forvaltningskompetencen.

Herudover gælder, at afgørelse om delegation af forvaltningskompetence skal kundgøres, således at borgerne kan gøre sig bekendt hermed.

Nettostyrede virksomheder under Grønlands Selvstyre kan tillige forestå den lokale funktionelle havnemyndighed. Dette er ikke udtryk for delegation, idet nettostyrede virksomheder er en del af Grønlands Selvstyre.

Til stk. 1

Bestemmelsen præciserer, at den centrale havnemyndighed varetages af Naalakkersuisut. Den centrale havnemyndighed varetager lovgivningen på havneområdet, herunder konti på finanslov vedr. havnemyndighed, og administrerer de indgåede aftaler med de lokale havnemyndigheder.

Til stk. 2

Bestemmelsen indeholder en specifik hjemmel til, at Naalakkersuisut kan uddelegere den lokale funktionelle havnemyndighed. Det er en bred bemyndigelse således, at Naalakkersuisut kan delegere havnemyndigheden til private virksomheder som f.eks. Royal Arctic Line A/S og KNI Pilersuisoq A/S, der har en uafhængig forretningsmæssig status i forhold til Grønlands Selvstyre. Delegation kan tillige ske til andre private virksomheder, der har relevant kendskab til havne- og søfartsområdet.

Det foreslås, at Naalakkersuisut kan pålægge delegation som en pligt samt, at Naalakkersuisut har instruktionsbeføjelse over for den lokale, funktionelle havnemyndighed således, at den centrale havnemyndighed altid kan instruere og kontrollere den privates udøvelse af den givne bemyndigelse.

Betaling for udøvelse af den lokale funktionelle havnemyndighed sker ved indgåelse af aftale.

Til stk. 3

Det præciseres, at der er tale om en delegation af havnemyndigheden fra Naalakkersuisut til selskaber oprettet på privatretligt grundlag, hvor selskabet træffer afgørelser på Naalakkersuisut vegne.

Den lokale, funktionelle havnemyndigheds opgaver er at administrere det til enhver tid gældende havnereglement, herunder give tilladelser, udstede påbud, fjerne skibe, sørge for orden i havneområdet, udføre opsyns- og kontrolopgaver, rejse erstatningskrav m.v.

Til stk. 4

Selv om den centrale havnemyndighed har instruktionsbeføjelse over den lokale, funktionelle havnemyndighed, præciserer bestemmelsen, at Naalakkersuisut kan fastsætte regler for udøvelsen af den lokale, funktionelle havnemyndighed. Dette gøres for at eliminere tvivlstilfælde i forbindelse med den lokale, funktionelle havnemyndigheds faktiske udøvelse af havnemyndigheden.

Til stk. 5

Bestemmelsen knytter sig til forslaget § 5, stk. 2, om bestående kommunale havne. Bestemmelsen bemyndiger kommuner til ved aftale at delegere den lokale funktionelle havnemyndighed til et selskab inden for de samme rammer som følger af § 22, stk. 2 – 4. Bestemmelsen er begrænset til delegation ved aftale. En kommune kan ikke uden for rammerne af en frivillig gensidig aftale pålægge et selskab pligt til at varetage den lokale funktionelle havnemyndighed.

Kommunalbestyrelsens afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Til § 23**Til stk. 1*

Bestemmelsen bemyndiger Naalakkersuisut til at fastsætte nærmere og detaljerede regler om overholdelse af orden m.v. i havne med tilhørende landanlæg. Der anvendes betegnelsen ordensreglement i stedet for den hidtil anvendte betegnelse havnereglement.

Der kan i ordensreglementet optages bilag som beskriver en eller flere havnes land- og søområde og hvor ordensreglementet finder anvendelse.

Til stk. 2

Ordensreglementet regulerer de regler, der gælder for anvendelse m.v. af den enkelte havn med tilhørende landanlæg. Reglementet supplerer og konkretiserer de regler, der måtte være fastsat af Naalakkersuisut efter stk. 1.

Det beror på en konkret vurdering, om der er anledning til eller behov for et ordensreglement for den enkelte havn. Naalakkersuisut kan fastsætte ordensreglement for den enkelte havn af egen drift eller efter indstilling fra havnen.

I det nugældende havnereglement er fastsat bestemmelser om bortfjernelse og eventuelt bortauktionering af fartøjer i tilfælde af misligholdelse af havnereglementets bestemmelser. Sådanne regler kan ikke fastsættes i medfør af § 23, men forudsættes indsat i et kommende forslag til Inatsisartutlov om kondemnabile fartøjer m.v.

Det bemærkes, at der ikke i ordensreglementet for havne kan fastsættes bestemmelser vedrørende de af Søfartsstyrelsen til enhver tid udfærdigede regler for sejlads m.m. Ved fastsættelse af regler om ordensreglement vil Søfartsstyrelsen derfor skulle høres.

Til stk. 3

Naalakkersuisut er central havnemyndighed for Grønlands Selvstyres havne. Det foreslås, at tilsyn med overholdelse af ordensreglementer i private og kommunale havne tillige varetages af Naalakkersuisut.

Tilsyn varetages inden for de på Finansloven givne bevillingsmæssige rammer og kan f.eks. varetages gennem etablering af krav til rapportering fra indehaver af tilladelse til havn med tilhørende landanlæg. Tilsynet kan suppleres med regler om klageadgang til Naalakkersuisut i medfør af forslaget § 27

*Til § 24**Til stk. 1*

Da havneanlæg anses for at være væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg, fastslår bestemmelsen, at Naalakkersuisut til enhver tid skal godkende overdragelse af anlæg til tredjemand.

Som overdragelse anses enhver disposition der har til formål eller følge at overføre dispositionsretten – helt eller delvist - over en havn med tilhørende landanlæg fra den

nuværende ejer til ny ejer. Overdragelse kan f.eks. foreligge, hvor ejeren af havn med tilhørende landanlæg selv er genstand for overdragelse (f.eks. overdragelse af selskabsandel eller pantsætning af stemmeret).

Ved indirekte overdragelse forstås enhver overdragelse af ejerandele, der vil have indflydelse på den bestemmende indflydelse hos rettighedshaveren. Enhver overdragelse af ejerandele, der har indflydelse på den bestemmende indflydelse hos den oprindelige rettighedshaver, er derfor omfattet af bestemmelsen.

Overdragelse i strid med forslaget kan ikke gøres gældende over for Grønlands Selvstyre, ligesom hverken overdrager eller erhverver kan gøre overdragelsen gældende over for havneselskabet, havneselskabets øvrige deltagere eller andre.

Til stk. 2

Da anlæg ikke frit kan overdrages – men kun efter godkendelse fra Naalakkersuisut – vil en tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning, ændret anvendelse eller drift af havne med tilhørende landanlæg ikke kunne gøres til genstand for belåning, stilles til sikkerhed eller gøres til genstand for nogen form for kreditorforfølgning.

Overdragelse af tilladelser er ikke en usædvanlig disposition og vil kunne indgå som et led i udviklingen fra indledende undersøgelser til etablering af ny havn, f.eks. af finansieringsmæssige årsager.

Godkendelse af overdragelse vil på denne baggrund ikke blive nægtet uden rimelig grund. Det vil imidlertid blandt andet skulle sikres, at grundlaget for opfyldelsen af forpligtelser, der påhviler rettighedshaveren, ikke forringes eller fjernes ved en overdragelse.

Det er hensigten med bestemmelsen, at Naalakkersuisut får mulighed for at påse, at det forud for en eventuel overdragelse sikres, at grundlaget for opfyldelse af forpligtelser ikke forringes ved overdragelsen. Det er tillige tanken, at Naalakkersuisut får lejlighed til at sikre sig, at grundlaget for en kvalificeret drift af virksomheden og havnen ikke forringes.

Endvidere tilsigtes det med bestemmelsen, at Naalakkersuisut blandt andet får mulighed for at tage hensyn til og stille vilkår vedrørende økonomiske, afgiftsmæssige og skattemæssige forhold, og at Naalakkersuisut kan afvise godkendelse af overdragelser eller vilkår derfor, hvis de kan medføre negative skatte- eller afgiftsmæssige virkninger for det offentlige, herunder selvstyret. Der kan for eksempel være tale om tilfælde, hvor en overdragelse hovedsageligt tager sigte på at opnå skatte- eller afgiftsmæssige fordele for erhververen, overdrageren eller dem begge.

Til § 25

Det fastslås her, at konkrete beslutninger af driftsmæssig karakter truffet af havneselskaber i havne, der drives efter tilladelse fra Naalakkersuisut, skal kunne påklages til Naalakkersuisut. Det drejer sig om adgang til anløb af havn, bistand til lastning og losning. Der er ikke adgang til at klage over beslutning om betaling for brug af havn. Betalingen fastsættes på grundlag af takstregulativ.

Til § 26

Bestemmelsen omfatter Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne omfattet af § 5, stk. 2.

Bestemmelsen præciserer, at afgørelser truffet af den lokale, funktionelle havnemyndighed kan påklages til den delegerende myndighed. Dette indebærer, at borgerne retssikkerhed sikres på trods af en ekstern delegation, da Naalakkersuisut og kommunalbestyrelsen, der har delegeret kompetence og dermed er den oprindelige kompetente myndighed, skal behandle klage over den lokale, funktionelle havnemyndigheds afgørelse. Der er fastsat en klagefrist på 4 uger fra det tidspunkt, hvor afgørelsen, der klages over, er kommet frem til adressaten. Denne formulering anvendes af hensyn til de specielle demografiske og geografiske forhold i Grønland, som ikke skal komme afgørelsens adressat til skade.

Til stk. 2

Naalakkersuisuts og kommunalbestyrelsens afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

En afgørelse i brevform er "kommet frem", når modtageren under normale forhold vil have haft lejlighed til at gøre sig bekendt med afgørelsens indhold. Dette indebærer, at en afgørelse vil anses for at være kommet frem, i medfør af denne inatsisartutlov, når den er afleveret til modtageren eller lagt i modtagerens postkasse. En postboks, hvori dagens indgåede post samles på posthuset/postkontoret, ligestilles hermed. Endvidere ligestilles POST Greenlands samarbejdspartnere, hvor posten ligger til afhentning på udvalgte steder i egne, hvor der ikke findes et posthus/postkontor. Et brev, som afleveres efter kontortids ophør, anses først at være kommet frem den næste arbejdsdags morgen, medmindre konkrete omstændigheder viser, at brevet er blevet afhentet tidligere.

En afgørelse sendt pr. e-mail, telefax eller lignende muliggør, at afgørelsen kan sendes til modtageren på ethvert tidspunkt af døgnet, medmindre der er tekniske problemer. E-mail m.v. indebærer den bevismæssige fordel, at det altid kan konstateres, hvornår en meddelelse er

kommet frem til modtageren. Også med e-mail m.v., er udgangspunktet, at afgørelsen skal være kommet frem inden for normal kontortid.

Til § 27

Det foreslås, at der skal kunne etableres en klageadgang for afgørelser truffet i henhold til havnereglementer. Klageadgang kan indgå som et led i Naalakkersuisuts tilsyn med overholdelse af ordensreglementer jf. forslaget § 23.

For indehavere af tilladelse efter § 5, stk. 1, (private havneselskaber) foreslås, at Naalakkersuisut kan fastsætte regler, som afskærer muligheden for at klage til højere administrativ myndighed.

Til § 28

Til stk. 1 - 2

Bestemmelserne regulerer det kriminalretlige ansvar. Der kan idømmes bøde, rettighedsfortabelse og konfiskation i henhold til kriminalloven.

Det beror på lovforslagets bestemmelser og regler fastsat i medfør heraf, om f.eks. tilsidesættelse af vilkår vil kunne begrunde forvaltningsretlig tilbagekaldelse og bortfald af en allerede meddelt tilladelse efter inatsisartutloven.

Til § 29

Der kan idømmes bøde, konfiskation og rettighedsfortabelse efter kriminalloven for Grønland ved:

- 1) Manglende efterkommelse af påbud efter forslaget § 13, stk. 1-2,
- 2) Opkrævning af betaling i strid med forslaget § 16, stk. 3, og
- 3) Overdragelse i strid med § 24, stk. 1.

Til § 30

Bestemmelsen fastsætter hjemmel til, at der i forskrifter udstedt i medfør af inatsisartutloven kan fastsættes bøde, rettighedsfortabelse og konfiskation for overtrædelse af forskrifterne.

Bestemmelsen i stk. 3 giver hjemmel til i forskrifter udstedt i medfør af inatsisartutloven at pålægge juridiske personer bødeansvar i henhold til kriminalloven.

Det er vurderingen, at sager, der vedrører tilladelser til anlæg, udvidelse og drift af havne med tilhørende landanlæg, vil have en sådan kompleksitet samt økonomisk og samfundsmæssig betydning, at de bør behandles af Retten i Grønland som 1. instans.

Til stk. 4

Bestemmelsen sikrer, at inddrivelse af bøder og konfiskation sker til fordel for landskassen og ikke til fordel for statskassen, som forudsat i kriminalloven.

Til § 31

Til stk. 1 – 2

Det foreslås, at inatsisartutloven træder i kraft den 1. januar 2015. Samtidig ophæves den gældende havnelov. Bekendtgørelse om havnereglement og udøvelse af havnemyndighed forbliver i kraft.