

## Bemærkninger til lovforslaget.

### Almindelige bemærkninger.

1. I 1956 blev der af ministeriet for offentlige arbejder nedsat en kommission, som fik til opgave at forberede en lovgivning om havne og øvrige anlæg på søterritoriet. Undtaget fra dette arbejde var anlæg til beskyttelse mod oversvømmelse fra havet (digelovgivningen) og anlæg til sikring af kysterne mod angreb fra havet (kystsikringslovgivningen).

Kommissionen, som blev benævnt havnelovskommissionen, har gennem årene i alt overvejende grad arbejdet med løsningen af konkrete opgaver og over for ministeriet tjent som høringsinstans, hvor vejledende udtalelser kunne indhentes fra et forum, hvor såvel havnene som havnenes brugere, erhvervslivet, var repræsenteret. Kommissionen har afgivet udtalelser vedrørende visse havnes nyanlæg, uddybninger på søterritoriet ind til havnene, fastsættelse af niveaue for skibs- og vareafgifter, revision af skibs- og vareafgiftsbestemmelserne, ordensreglementerne og bestemmelser for udleje på havnene m. m.

Selve lovgivningsarbejdet har først mere indgående været behandlet af kommissionen i de seneste år. Arbejdet har fundet sted i et af kommissionens underudvalg (takstudvalget), hvor der fandtes passende bred repræsentation for alle direkte berørte parter, herunder havnene og erhvervslivet. Det blev vedtaget at dele lovgivningsarbejdet, således at en lovgivning for trafikhavnene skulle nyde fremme, og at der senere skulle udarbejdes forslag til den lovgivning, som skal omfatte anlæg på søterritoriet i øvrigt.

2. Den eksplosive udvikling inden for skibsfarten i 60'erne i form af overgang til nye ekspeditionsformer såsom containertransport, roll-on/roll-off transport m. m. samt bygning af stadig større skibe har stillet en række krav til visse danske trafikhavne i form af udbygning af havnene til større vanddybder, anskaffelse af moderne kranfaciliteter og tilvejebringelse af dybere landarealer bag kaj.

På den anden side har skibsfartens brug af danske havne været hæmmet af visse udviklingstendenser i såvel europæisk som oversøisk trafik.

Kunders krav om hurtige transporter for visse varegrupper har medført en stigning i bilernes gods-transportarbejde (dør til dør transport), og udviklingen af jernbanernes godstransportsystem i Europa har medført, at nogle skibsruiter i europæisk trafik har vanskeligheder ved at kunne konkurrere.

I den oversøiske trafik er der sket en udpræget koncentration af trafikken på visse mellemeuropæiske og engelske havne i nærheden af de store befolknings- og industrikoncentrationer. Transporter til og fra disse godsknudepunkter foregår for skibsfarten i konkurrence med jernbane og bil, hvor der ofte præfereres for den hurtigere landtransport for de dyrere varers vedkommende.

Disse forskellige faktorer har i nogen grad forskudt det traditionelle transportmønster og har givet anledning til yderligere overvejelser med hensyn til det rette retlige grundlag for dansk havneforvaltning.

Skibstransport er dog stadig langt den væsentligste faktor på eks- og importområdet. Af den samlede godsimport på 38,6 mill. tons i 1973 gik 33,0 mill. tons søværts, 2,3 mill. tons på bane og 3,3 mill. tons på bil. I den samlede eksport på 12,4 mill. tons var de tilsvarende tal 7,8 mill. tons på skibsfart, 0,7 mill. tons på bane og 3,9 mill. tons på bil.

I den danske indenrigshandel transporterendes der mellem Sjælland og Lolland-Falster på den ene side og Fyn-Jylland på den anden side i 1973 4,1 mill. tons af den almindelige skibsfart. I samme tidsrum havde færgeoverfartsstederne på Store-Bælt og Sjælland-Jylland en samlet overførsel på bil og bane på 7,6 mill. tons.

På persontransportområdet, herunder personbiloverførsel, findes der dels statsfærgehavne, dels privat anlagte færgehavne, og i flere af de statslige og kommunalt drevne trafikhavne er der foretaget større udbygninger til bestridelse af færgetrafikken. Den samlede overførsel af biler over danske færgesteder såvel i indlands- som i udlandstrafikken var i 1973 på ca. 7,3 mill., hvoraf personbilerne udgjorde 6,0 mill.

Trafikhavnene som bindeled mellem sø- og landtransport udgør således en betydelig faktor i det danske transportsystem.

3. Historisk set har købstæderne i et vist omfang med statslig støtte gennem tiderne anlagt og udbygget deres havne ud fra ønsket om en udvikling af byernes erhvervsliv. Grundet på landets særlige geografiske struktur har det været muligt at bygge et i forhold til landets størrelse meget stort antal havne. Danmark har således et trafikhavnsbillede med mange større og mindre havne og adskiller sig herved i væsentlig grad fra en række vesteuropæiske lande, hvor der kun findes få og store havne.