

37. hafnasambandsþing

Hafnasambands Íslands

haldið í Stykkishólmi 23. og 24. september 2010

Dagana 23. og 24. september 2010 var 37. hafnasambandsþing Hafnasambands Íslands haldið í Hótel Stykkishólmi í Stykkishólmi.

Fyrri fundardagur, fimmtudaginn 23. september.

Þingið hófst kl. 10:00.

1. Þingsetning

Gísli Gíslason formaður stjórnar Hafnasambands Íslands setti fundinn og bauð fulltrúa og gesti velkomna og þakkaði Snæfellingum fyrir að bjóða til þingsins. Síðan ræddi hann að fyrir þinginu liggur ítarleg skýrsla stjórnar Hafnasambands Íslands (HÍ) og henni fylgja nokkrar tillögur, sem varða hagsmuni hafnanna.

Það er svo sannarlega af ýmsu að taka þegar litið er yfir þau mál sem stjórn HÍ hefur unnið að á liðnum tveimur árum. Af jákvæðum málum þá skal fyrst nýlega breytingu á hafnalögum þar sem fallist var á sjónarmið hafnafólks um að tryggja lagagrundvöll þess að aflagjald megi miða við verðmæti afla. Að auki var skýrar kveðið á um upplýsingaskyldu hafnanna, sem óneitanlega er til bóta bæði fyrir notendur hafna og hafnarsjóði.

Þá skal það nefnt að fráfaramandi samgönguráðherra hafði í viðræðum við stjórn HÍ tekið undir þau sjónarmið að ástæða væri til að endurskoða í heild ákvæði hafnalaga frá árinu 2003. Um leið og nýr samgönguráðherra er boðin velkominn og óskað velfarnaðar, þá er sú ósk látin í ljósi að hann taki undir og hrindi í framkvæmd ásetningi fyrirrennara síns og skipi starfshóp sem fái það verkefni að endurskoða hafnalögin

Þá skal færa fyrrum samgönguráðherra þakkir fyrir áhuga hans á að taka að nýju upp strandsiglingar, en það hefur um árabíl verið sjónarmið HÍ að sjóflutningar séu öruggur, umhverfisvænn og þjóðhagslega hagkvæmur flutningamáti ekki síst á þolinmóðri þungavöru, sem óskynsamlegt er að beina á þjóðvegi landsins. Því er sú ósk látin í ljósi að nýjum samgönguráðherra verði vel ágengt í að koma á strandflutningum að nýju.

Ef litið er til þess sem skemur er á veg komið en æskilegt væri, þá stendur þar upp úr slagur hafnanna um að fá sanngjarna meðhöndlun þeirra sem ráða reglum varðandi vigtun sjávarafla. Stefna HÍ hefur á þeim vettvangi verið skýr:

- Við viljum að fjarvigtun verði nýttur sem fullgildur möguleiki til vigtunar sjávarafla.
- Við viljum skerpa á skilgreiningu laga á hlutverki hafna til að halda uppi skráningu í fiskveiðistjórnunarkerfi ríkisins.
- Á grundvelli þeirrar skilgreiningar vilja hafnirnar fá sanngjarnt endurgjald fyrir þau afnot sem ríkið hefur af vigtarstarfsmönnum og búnaði hafnanna.
- Við viljum að kostnaði og fyrirhöfn vegna námskeiðahalds og vigtarréttinda verði haldið innan skynsamlegra marka.
- Við viljum að hæfisreglur varðandi vigtarmenn taki mið af aðstæðum á hverjum stað.

Þrátt fyrir fundi með ráðherrum, viðræðum og skipun starfshópa er árangurinn enginn og ef eitthvað er þá þyngst róðurinn.

Einn er sá málaflökkur sem ég vil sérstaklega nefna hér og það eru umhverfismál. Þegar að er gáð þá snerta fáir málaflökka umhverfismál á jafn umfangsmikinn hátt og hafnamál. Auðvelt er að benda á fjölmörg atriði í starfsemi hafnanna sem tengjast umhverfinu, svo sem sorphirða, varnir gegn bráðamengun, sala á rafmagni til skipa og báta, meðferð dýpkunarefna, umhverfismat framkvæmda, umhirða opinna svæða, og hafnarbakka. Því verður það ein af tillögum stjórnar HÍ til Hafnasambandsþings að hafnirnar taki þessi mál til sérstakrar skoðunar og úrvinnslu, ekki til þess að sökkva höfnunum eða starfsfólki þeirra í pappírshelldur til þess að draga fram þá jákvæðu þætti sem þegar eru til staðar og vert er að halda á lofti.

Gísli sagði að lokum að fyrir okkur liggja mörg og áhugaverð verkefni sem kalla á lausnir. Megi orka Snæfellinga og jökulsins veita okkur innblástur og kraft til að finna þær leiðir sem duga til árangurs því enn sem fyrr eru öflugar hafnir forsenda fyrir samgöngukerfi þjóðarinnar og grunnatvinnuvegum hennar.

Megi þetta 37. Hafnasambandsþing verða okkur starfsamt, ánægjulegt og árangursríkt.

2. Kosning fundarstjóra og fundarritara

Fundarstjóri var kosinn Lárus Ástmar Hannesson og fundarritari var kosinn Þór Örn Jónsson.

3. Ávarp

Ögmundur Jónasson, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra ræddi um að hafnamál séu eitt þessara viðamiklu mála á könnu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins. Hafnir landsins eru lífæðar og tenging byggðarlaganna við umheiminn, við sjósókn og fiskveiðar og við gesti og gangandi – eða gesti og siglandi.

Hafnamál eru líka fyrirferðarmikil hjá mörgum sveitarfélögum ekki síst í þeim skilningi að rekstur þeirra er oft á tíðum erfiður og mikil fjárfesting liggur í góðri aðstöðu sem hafnir þurfa að útvega viðskiptavinum sínum. Við vitum að þær eru því þungur skuldabaggi hjá mörgum sveitarfélögum.

Því næst ræddi Ögmundur um fjármál hafna sem eru meðal umfjöllunarefna á þessu þingi. Hvernig er hægt að styrkja fjárhagsgrundvöll þeirra? Við þurfum að taka á þeim vanda fyrir en síðar. Kynntar verða hér á eftir niðurstöður nefndar um fjárhagsvanda hafna. Þetta er greinargóð skýrsla og skilmerkileg.

Þar er meðal annars sett fram sú skoðun að samkeppnisviðhorf verði ekki rammi um starfsemi hafna og að þeim verði frekar settar lágmarksgjaldskrár til að tryggja betur eðlilegar tekjur. Nefndin er líka á því að úrelta megi ákveðnar hafir sem ekki hafa rekstrargrundvöll. Er það viðkvæmt mál en nauðsynlegt að ræða.

Hafnir byggja tekjur sínar á skipaumferðinni sem um þær fer. Stóriðjuhafnirnar standa þokkalega að vígi. Þar kemur hráefni í land og þar er skipað út afurðum til útflutnings. Hafnir sem sinna fiskiskipaflotanum hafa líka þokkalega afkomu og þó að afli hafi minnkað eru tekjur margra þeirra þokkalegar. Þá eru örfáar hafnir sem geta státað af vaxandi umferð skemmtiferðaskipa.

Getum við sérhæft hafnir meira? Getur ríkið lagt fjármagn í ákveðnar hafnir sem við teljum nauðsynlegt að verði starfræktar áfram? Við þurfum einnig að kanna nýjar leiðir sem gætu gefist með sameiningum sveitarfélaga.

Í skýrslunni er einnig vikið að því að endurskoða þurfi hafnalög. Ég tel það réttmæta ábendingu og tel rétt að huga vel að því verki sem er ekki lítið. Í skýrslunni er gott yfirlit um þróun hafnalaga allt frá síðustu öld og aðdraganda að setningu laganna 2003. Það er nauðsynlegt að endurskoða þessi lög í ljósi nýrrar þróunar.

Næst ræddi ráðherra um strandsiglingar. Undanfarin ár hafa verið samdar nokkrar skýrslur um réttmæti þess að taka þær upp að nýju. Fyrirverandi ráðherra skipaði starfshóp til að veða og meta hagkvæmni þeirra og liggur sú skýrsla fyrir. Reynt hefur verið til hins ýtrasta bæði á Alþingi og af hálfu sveitarstjórna að ýta undir strandsiglingar á ný.

Taldi Ögmundur rétt að kanna hvort fyrir hendi er raunverulegur vilji til að nýta strandsiglingar.

Að lokum ræddi ráðherra um framtíðina. Íslendingar eru siglingaþjóð. Eitthvað hefur þjóðin þó dalað í þessum eignum og um skeið hafa engin kaupskip verið skráð hérlendis. Öðru hverju hefur verið bent á nauðsyn þess að koma hér upp skipaskrá og fá hingað stór sem smá flutningaskip, farþegaskip og önnur skip sem mönnum dettur í hug að gera út.

Ögmundi finnst áhugavert að kanna hvort við getum ekki náð fyrri stöðu í þessum eignum. Ég hef fyrir mitt leyti reynt að stuðla að úrlausn meðal annars skattaívilnunum til skipafyrirtækja en forsenda þess er að þau virði lágmarkskjarasamninga.

Ráðherra telur að þrátt fyrir tímabundna erfiðleika okkar og margs konar vanda á sviði fjárfestinga og uppbyggingar í atvinnuvegum að okkur takist að snúa vörn í sókn. Sterk og öflug hafnastarfsemi er liður í þeirri sókn og þar þurfum við að meta sóknarfærin.

4. Skýrsla stjórnar og tillögur

Gísli Gíslason, formaður stjórnar Hafnasambandsins gerði grein fyrir helstu störfum stjórnarinnar starfsárin 2008-2010 og lagði skýrslu stjórnar fram til kynningar og umræðu. Fram kom að starfsemi Hafnasambandsins hefði einkum snúist um fjárhag hafna og ákvæði hafnalaga. Auk þess hefur verið talsvert fjallað um vigtarmál, efnahagsmál, áhrif hafntengdrar ferðaþjónustu og strandsiglingar. 16 stjórnarfundir hafa verið haldnir frá síðasta hafnasambandsþingi. Helstu viðfangsefnin voru: m.a. hafa verið veittar umsagnir um mál, svarað fyrirspurnum frá ýmsum aðilum, afgreidd mál sem m.a. hafa komið frá stjórnarmönnum, starfsmönnum og stjórnendum hafna. Starfsnefndir HÍ hafa verið vel virkar auk þess sem fulltrúar hafna hafa starfað í nefndum þar sem HÍ hefur tilnefnt fulltrúa.

Gísli ræddi sérstaklega um fjárhag hafna og þann vanda sem við væri að etja. Að öðru leyti vísaði Gísli til skýrslunnar, en hún var lögð fram í fundargögnum.

Stjórnin lagði fram eftirfarandi tillögur um starfsnefndir og forsvarsmenn þeirra:

Umræðuhópar fimmtudaginn 23. september:

Hópur 1 Fjárhagur hafna og leiðir til lausnar:

Skúli Þórðarson

Már Sveinbjörnsson

Guðmundur M. Kristinsson

Hópur 2: Samstarf við eigendur, stofnanir og viðskiptavinir:

Björg Ágústsdóttir

Ólafur M. Kristinsson

Björn Arnaldsson

Hópur 3: Þátttaka hafna í atvinnustarfsemi og tækifæri til rekstrar hafna:

Helga Jónsdóttir

Björn Magnússon

Starfsnefndir föstudaginn 24. september:

Allsherjarnefnd:

Fjallar um skýrslu stjórnar þ.m.t. umhverfismál, vigtarmál o.fl., samstarf við eigendur, stofnanir og viðskiptavinum auk annarra mála sem tekin eru fyrir á þinginu svo sem strandflutninga, starfsemi Siglingastofnunar.

Sturlaugur Sturlaugsson og Svanfríður Jónasdóttir

Fjárhagsnefnd:

Fjallar um ársreikninga HÍ, fjárhagsáætlun og fjárhag hafna, erindi Gunnlaugs Júlíussonar og Smára Geirssonar um fjárhag hafna.

Eyrún Ingibjörg Sigþórsdóttir – Steinþór Pétursson.

Þróunarnefnd:

Fjallar um lagaumhverfi hafna, þátttöku hafna í atvinnustarfsemi og tækifæri í rekstri hafna auk annarra mála sem tekin eru fyrir á þinginu svo sem ræðu samgönguráðherra, viðhorf útgerðarmanns og íslenskar hafnir og ESB.

Hörður Blöndal – Gyða Steinsdóttir.

Kjörnefnd: Kristinn Jónasson, Þorsteinn Steinsson og Guðný Sverrisdóttir.

Tillögurnar um starfsnefndir voru samþykktar samhljóða.

Eftirfarandi tillögur voru síðan lagðar fram frá stjórninni til umfjöllunar á þinginu:

1. Tillaga um endurskoðun hafnalaga. Vísað til allsherjarnefndar.
2. Tillaga varðandi fjárhagsstöðu hafna. Vísað til fjárhagsnefndar.
3. Tillaga um vigtarmál. Vísað til allsherjarnefndar.
4. Tillaga varðandi strandflutninga. Vísað til allsherjarnefndar.
5. Tillaga varðandi skemmtiferðarskip. Vísað til þróunarnefndar.
6. Tillaga varðandi umhverfisstarf hafna. Vísað til þróunarnefndar.

Skýrslu stjórnar var að þessu loknu vísað til allsherjarnefndar.

5. Ársreikningar, tillögur um árgjöld og fjárhagsáætlanir

Skúli Þórðarson, gjaldkeri stjórnar Hafnasambandsins gerði grein fyrir ársreikningi starfsáranna 2008 - 2009, tillögu stjórnar að árgjöldum 2011 og 2012, og tillögu stjórnar að fjárhagsáætlun fyrir starfsárin 2011–2012.

Tekjur ársins 2009 voru 11.104 þ.kr. og gjöld samtals 7.131 þ.kr. Hagnaður ársins var því 3.973 þ.kr. Eignir voru 14.439 þ.kr.

Tillaga stjórnar að árgjöldum gerir ráð fyrir 32% afslætti á stofngjald árið 2011 og 21% afslætti á stofngjald árið 2012.

Tekjur samkvæmt fjárhagsáætlun eru áætlaðar 7.004 þ.kr. árið 2011 og gjöld 8.950 þ.kr. Árið 2012 eru tekjur áætlaðar 8.082 þ.kr. og gjöld 11.150 þ.kr.

Ársreikningum, fjárhagsáætlunum og tillögu um árgjöld var vísað til fjárhagsnefndar.

Framlagning tillagna og ályktana: Jón Norðfjörð - Sandgerðishöfn.

Tillaga um þátttöku ríkissjóðs í framkvæmdum og viðhaldi hafna:

„Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 samþykkir að fela stjórn Hafnasambands Íslands að leita allra leiða til að fá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og önnur yfirvöld samgöngumála til að fallast á sjónarmið sem lúta að verulega aukinni þátttöku ríkisins í nýframkvæmdum og viðhaldsverkefnum við hafnir landsins.

Horft verði til kostnaðarþátttöku ríkisins við önnur almenningssamgöngumannvirki, sbr. flugvelli og þjóðvegi. Lagt er til að unnið verði að réttlátari stefnu í þessum efnum við væntanlega endurskoðun hafnalaga. Jafnframt verði unnin ítarleg stefnumótun um framtíðarrestrarfyrirkomulag og nýtingu hafna landsins“.

Tillaga um aukinn jöfnuð vegna innheimtu aflagjalds:

„Hafnasambandsþing, haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 samþykkir að fela stjórn Hafnasambands Íslands að láta fara fram skoðun á verðmyndun sjávarafla m.t.t. álagningar aflagjalds. Stjórninni er falið að leita allra leiða til að sem mestur jöfnuður náist milli greiðenda aflagjaldsins. M.a. verði skoðað hvort og með hvaða hætti unnt sé að reikna aflagjald af meðalverði sjávarafla á fiskmörkuðum“.

Ályktun um samkeppnismál hafna:

„Í skýrslu nefndar um tillögur um hvernig bregðast megi við fjárhagsvanda hafna frá 18. desember 2009, er nokkuð ítarlega fjallað um samkeppni milli hafna (bls.12–14).

Við athugun þessara mála segir í skýrslunni m.a. að draga megi þá ályktun að samkeppni sé takmörkuð og byggist á öðrum þáttum en verði. Nefndin telur upp í skýrslunni nokkrar ástæður þess að samkeppni á milli hafna virkar ekki sem skyldi.

Þing Hafnasambands Íslands sem haldið er í Stykkishólmi 23.–24. september 2010, styður eindregið þau sjónarmið stjórnar HÍ að brýnt sé að endurskoða grunnforsendur hafnalaganna frá 2003 þar sem samkeppnisforsendur sem löggin byggjast á eigi vart við rök að styðjast.“

Kaffihlé

6. Fjármál hafna og áhrif aðildar að ESB.

6.a. Helstu niðurstöður nefndar um fjárhagsvanda hafna.

Smári Geirsson, formaður nefndarinnar, Smári greindi frá stofnun nefndar til að fjalla um fjárhagsvanda hafna skipuð í febrúar 2009 – skilaði skýrslu í árslok 2009. Gerði grein fyrir helstu hlutverk nefndarinnar og megin ástæður skipun nefndarinnar er afar slæm fjárhagsstaða hafna.

Vandi íslenskra hafna birtist með ýmsum hætti: of lágar tekjur, of miklar skuldir, tekjustofnar ekki fullnýttir, niðurskurður kvóta, fækkun hafna sem hafa tekjur af afla, fækkun hafna sem hafa tekjur af vöruflutningum og strandsiglingar aflagðar

Smári ræddi um aflagjaldið. Smári fór yfir helstu niðurstöður nefndarinnar:

Endurskoða þarf nógildandi hafnalög þar sem ljóst er samkeppnislögmál gilda vart um rekstur hafna.

Eftirlitsnefnd með fjármálum sveitarfélaga verði falið að fylgjast sérstaklega með rekstri hafna og hafi vald til að knýja á um breytingar á gjaldskrám einstakra hafna.

Að aflað verði ótvíræðra lagalegra heimilda til að innheimta aflagjald með óbreyttum hætti þannig að það taki mið af verðmæti afla.

Kostnaðarþættir sem lagðir hafa verið á hafnir af ríkisvaldinu eins og vegna vigtarskyldu verði bættir að fullu. Í framtíðinni verði allar íþyngjandi ákvarðanir löggjafans bættar höfnunum.

Hafnir sem hafa haft neikvæða afkomu í 5 ár samfleytt eða lengur fái ekki ríkisstyrk nema til að úrelða og/eða endurbyggja mannvirki .

Styrktarprósentu til hafnarframkvæmda vegna fiskihafna verði breytt þannig að allar hefðbundnar hafnarframkvæmdir verði hlutfallslega eins styrktar. Styrkur ríkisins nemi 60%. Hafnir sem bera sig sjálfar fái ekki styrk. Þetta er breyting frá nógildandi lögum þar sem minni hafnir eiga kost á hærri styrkjum en stærri.

Úreldingastyrkir verði teknir upp. Sveitarfélögum gefist kostur á að úrelða hafnir eða einstök hafnarmannvirki með tilliti til breytts hlutverks hafna. Úreldingastyrkirnir felist t.d. í yfirtöku skulda.

Bráðabirgðaákvæði við 24. gr. hafnalaga verði framlengt um tvö ár en það átti að falla niður í árslok 2010. Þetta á m.a. að gera vegna erfiðs efnahagsástands sem gerir höfnum erfitt að ráðast í kostnaðarsamar framkvæmdir.

MEGINNIÐURSTAÐA: Nauðsynlegt að endurskoða grunnforsendur hafnalaganna þar sem samkeppnisforsendurnar sem löggin byggja á standast vart. Frelsi til gjaldskrárákvarðana virðist hafa þau áhrif að gjaldskráin þrýstist niður og rekstrarafkoma hafna verður lakari og skuldir aukast .

Smári gerði síðan grein fyrir hvað hefur skeð í kjölfar skýrslu nefndarinnar:

Lög um breytingar á hafnalögum frá 2003 samþykkt á Alþingi 14. júní 2010. Fólu fyrst og fremst í sér tvennt:

a) núverandi fyrirkomulag um innheimtu aflagjalds, var staðfest og kveðið á um hámark og lágmark.

b) gildistöku 24. gr. laganna frá 2003 frestað á ný , nú til ársloka 2012.

Að lokum kom Smári með nokkur atriði til umhugsunar.

6.b. Fjárhagur og staða hafna.

Gunnlaugur A. Júlíusson, sviðsstjóri hag- og upplýsingasviðs sambandsins. Inntak erindis Gunnlaugs er í fyrsta lagi rekstur hafnarsjóða. Í Öðru lagi efnahagur hafnarsjóða og í þriðja lagi magn og verðmæti sjávarafla.

Gunnlaugur gerði grein fyrir að skráðar hafnir á Íslandi eru 71 og eru Hafnarsjóðir 41. Hafnir eru flokkaðar á eftirfarandi hátt: Stórar fiskihafnir, Meðalstórar fiskihafnir, Bátahafnir, Smábátahafnir og lðnaðarhafnir.

Því næst fór Gunnlaugur yfir rekstur hafna á Íslandi árin 2008 og 2009 ó eftirfarandi töflu.

		Tekjur m.kr.	Gjöld m.kr.	Framlegð	Afkoma af rekstri	Skammtíma- skuldir	Langtíma- skuldir	Lífeyris- skuldb.	Heildar- skuldir	Hlutfall skulda og tekna
Allir hafnarsjóðir	2008	6.010	3.724	2.287	-1.542	3.308	10.031	814	13.339	2,2
Allir hafnarsjóðir	2009	5.420	3.276	2.145	-398	4.821	9.913	843	14.733	2,7

		Tekjur m.kr.	Gjöld m.kr.	Framlegð	Afkoma af rekstri	Skammtíma- skuldir	Langtíma- skuldir	Lífeyris- skuldb.	Heildar- skuldir	Hlutfall skulda og tekna
Millistórar fiskihafnir	2008	1.199	817	382	-600	1.292	2.951	199	4.243	3,5
Millistórar fiskihafnir	2009	1.405	939	466	-118	1.228	3.262	210	4.490	3,2

Gunnlaugur gerði grein fyrir eftirtöldum myndum : tekjumyndun Faxaflóahafna, tekjumyndun millistórra fiskihafna hafna.

Gunnlaugur gerði einnig grein fyrir eftirtöldum töflum og myndum: Framlegð hafna, hlutfall skulda og heildartekna, hlutfall afskrifta af bókfæru verði hafnarmannvirkja, landanir af Íslandsmiðum, landanir af erlendum miðum/skipum og afkoma og staða einstakra hafna.

6.c. Íslenskar hafnir og ESB.

Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu. Sigurbergur velti spurningunni, hvað breytist fyrir hafnir ef Ísland gengur í ESB? Hann lagð upp með að kortleggja áhrif EES samstarfsins og halda til haga þegar skoðað er hvaða viðbótaráhrif fylgir inngöngu Íslands í ESB og miða þessa erindis við það. Umfjöllunarefnið reyndi Sigurbergur að takmarka sem mest við starfsemi hafna. Það er flokkað niður í tvo meginþætti EES samstarfsins þ.e. reglusetning er varða fjórfrelsið og svo þátttaka í öðru samstarfi þ.e. hinum ýmsu áætlunum. Samstarf á vegum EES samningsins sem ekki fellur beint undir fjórfrelsið og snýr að höfnum er TEN-T áætlunin eða frekar tilteknir þættir þess.

Sigurbergur gerði einnig grein fyrir tveggja stöða kerfi EES samningsins sem snýr að uppsetningu og framkvæmd EES samningsins. Fjalla um aðkomu íslenskra stjórnvalda annars vegar sem hluti að EES og hins vegar hluti af ESB. Þar á meðal mun í innleiðingu og eftirfylgni þess að reglur ESB ríkjanna og EFTA-EES ríkjanna séu samræmdar og leiði ekki til tæknilegrar viðskiptahindrunar. Tel að það hjálpi til við að skilja betur muninn á því að vera í EES annars vegar og ESB hins vegar. Loks reyndi hann að varpa mynd á hvað gæti breyst við inngöngu í ESB.

Umræður um erindi Smára, Gunnlaugs og Sigurbergs.

Jón Norðfjörð frá Sandgerðishöfn þakkaði Smára og nefnd hans vil vel unna skýrslu, en var ekki nægilega ánægður um aðgerðir fyrir hafnir og ítrekaði og lagði áherslu á tillögur sem hann lagði fram fyrr á fundinum.

Matarhlé frá 12:30 til 13:30

7. Endurskoðun hafnalaga og ytra umhverfi.

7.a. Hafnalögin og endurskoðun þeirra.

Gísli Gíslason, formaður hafnarsambandsins greindi frá því sem hann taldi að væri mikilvægast að skoða við endurskoðun hafnalaga.

Fyrst gerði Gísli grein fyrir hafnarlöggjöfinni á Norðurlöndunum. Þar kom fram að löggjöfin er mun ítarlegri á Íslandi en í lögum grannlandanna. Síðan fjallaði hann um kafla hafnalaga og helstu breytinga sem þörf er á þeim. Í kaflanum skipulag hafnasvæða og hafnarmannvirki, taldi Gísli að þrír meginþættir í þessum kafla standi áfram:

Hafnarstjórn gerir tillögu um skipulag til skipulagsnefndar eða sveitarstjórnar.

Engin mannvirkjagerð má fara fram á hafnarsvæði nema með samþykki viðkomandi hafnarstjórnar.

Eigandi hafnar er ábyrgur fyrir því að mannvirki, búnaður og rekstur hafnarinnar sé ætíð í samræmi við gildandi lög og reglugerðir. Hafnarstjórn er heimilt að nema á brott á kostnað eiganda bryggjur eða önnur mannvirki í sjó fram, sem hætta stafar af ef eigandi sinnir ekki tilmælum um úrbætur innan eðlilegs frests.

Næsti kafli sem hann skoðaði er um rekstrarform hafna, þar taldi Gísli að kaflinn væri of ítarlegur og tiltók t.d. 17. grein hafnalaga um gjaldskrár of ítarleg, þjónustugjöld – almennar rekstartekjur og flokkun vörugjalda – vín og vatn – heilfarmar – gámavara. Kostnaðargreining einstakra farma útilokuð. Gísli sagði að gjaldskrárheimildir á Norðurlöndum væri rýmri.

Því næst fjallaði Gísli um kaflann um höfn sem ekki telst til opinbers reksturs, nefndi þar Faxaflóahafnir sf., en taldi að dómur hafi fallið sem var andstæður ákvæðum hafnalaga. Gísli taldi þörf á að skerpa lagalega stöðu hafna undir þessum flokki.

Síðan fjallaði hann um kaflann framlög ríkisins og framkvæmdir í höfnum. Gísli taldi að meginkafli þyrfti að endurskoða, sérstaklega varðandi fjárhagur hafna – endurnýjunarþörf mannvirkja, 24. grein hafnalaga og að ríkisframlög yrðu út árið 2013.

Að lokum fjallaði Gísli um ýmislegt sem ekki er í núverandi hafnalögum: ákvæði um ferjuhafnir?, flokkun eftir umfangi, eignarhaldi eða tegund rekstrar?, skilgreining á hlutverki hafna í samgöngukerfinu og skyldur ríkisins í því efni? og afnot ríkisins að hafnarsvæðum, búnaði og starfsmönnum?

7.b. Strandsiglingar.

Thomas Möller, formaður nefndar um hagkvæmni strandflutninga. Thomas Möller, formaður starfshóps um mat á hagkvæmni Strandflutninga.

Thomas gerði grein fyrir áföngum skýrslunnar. Hann fjallaði um helstu niðurstöður: Nægjanlegt flutningsmagn “þolinmóðrar” vöru virðist vera til staðar. Talsverður áhugi er fyrir hendi meðal flutningskaupenda. Hægt er að bjóða flutningsgjöld sem eru samkeppnishæf við landflutninga. Eitt gámaskip af stærðinni 180-200 TEU (tuttugu feta einingar) getur annast strandflutningana.

Síðan fjallaði Thomas um vörur sem henta í strandflutninga, t.d. byggingarvörur, aðföng til sjávarútvegs, frosnar fiskafurðir og aðföng til stóriðjuframkvæmda svo eitthvað sé nefnt.

Thomas fjallaði um magn flutninga og fjöldi ferða. Hann nefndi að helstu niðurstöður (1FEU= 1 fjörutíu feta eining). Gert ráð fyrir að um 7.200 FEU verði fluttar á ári. Viðunandi jafnvægi er til/frá ströndinni. Það yrðu 150 FEU tekjugefandi gámar pr. ferð. Og farið yrði 48 ferðir á ári.

Hann fjallaði síðan um helstu niðurstöður um siglingaáætlun: Skoðaðir voru þrír valkostir siglingaráætlunar. Hagkvæmast er að sigla milli Reykjavíkur, Ísafjarðar og Akureyrar auk Sauðárkróks og Patreksfjarðar/Bíldudals. Gert er ráð fyrir að Akureyri sé heimahöfn skipsins þar sem skipið bíður um helgar.

Thomas gerði fyrir að skoðað hefði verið hver heildarkostnaður skipsins og reksturs tengdum því er áætlaður 884 m.kr. á ári. Í þessum kostnaði eru 46 m.kr. hafnargjöld. Þar var gert ráð fyrir ISK/EUR 174 og ISK/USD 129. Hann útskýrði rekstrarkostnaður skipsins (með glæru).

Því næst gerði hann grein fyrir tekjum og flutningsgjöldum. Tekjur þurfa að vera 884 m.kr. á ári. Tekjukrafa pr. 40 feta einingu er um 123.000 kr. Vörugjöld pr. 40 pr. FEU er um 16.000 kr. Viðskiptavinur greiðir um 139.000 kr. pr. FEU – höfn í höfn. Flutningsgjald í landflutningi til Vestfjarða er um 240 þús. og til Akureyrar um 180 þús. pr. FEU.

Þá gerði Thomas grein fyrir tekjum hafna. Tekjur hafna aukast um 161 m. kr. með tilkomu strandsiglinga. Þar af um 115 m. kr. vegna vörugjalda sem flutningskaupendur greiða og um 46 m. kr. vegna hafnargjalda sem skipið greiðir.

Hann fjallaði síðan um ýmiss atriði. Gera má ráð fyrir að um 8000 ferðir landflutningabíla færist yfir á sjó á ári. Við það minnkar akstur sem nemur um 3,2 milljónum km á ári. Ríkissjóður tapar um 100 m. kr. á ári vegna minni tekna af dísilolíu. Slit á vegum og viðhaldskostnaður vega minnkar líklega um 100-200 m.kr. á ári. Öryggi almennings á vegum eykst væntanlega vegna minni aksturs stórra bíla á vegum. Svifryksmengun á vegsvæðum minnkar.

Thomas greindi frá áhrifum strandsiglinga á umhverfis- og atvinnumál. Olíunotkun strandferðaskips er áætluð um 2 millj. lítra á ári. Olíunotkun flutningabíla minnkar um 1,5 til 2 millj. l á ári. Strandflutningar fækka störfum við akstur flutningabíla. Um 14 manns fá störf við strandflutninga. Störf skapast í höfnum við afgreiðslu skipa og umsjón hafnarmannvirkja.

Hann fjallaði um fundur var haldinn 9. Júní með helstu hagsmunaaðilum.

Að lokum fjallaði Thomas um hugsanleg næstu skref. Gerð verði ítarlegri rekstraráætlun fyrir skipið og flutningakerfið í heild með aðstoð hagdeilda skipafélaganna. Meta óvissuþætti s.s. þróun gengis, olíuverðs, skipaleigu, launakostnaðar og skoðað ítarlega hvaða áhrif þeir hafa á arðsemi siglinganna. Atvinnuþróunarfélögum á landinu verði falið að gera markaðsrannsóknir þar sem metið væri hver er raunveruleg flutningaþörf og áhugi flutningsaðila á sjóflutningum. Skoða vilja hafnaryfirvalda um hugsanlega breytingu á gjaldskrárkerfi hafna til að efla samkeppnishæfni strandsiglinga.

Umræður um erindi Gísla og Thomasar.

Enginn kvaddi sér hljóðs.

Fundarstjóri frestaði fundi kl. 14:15, til næsta dags.

Seinni fundardagur, föstudaginn 24. september.

Starfsnefndir luku sinni vinnu áður en fundi var fram haldið.

Fundur hófst kl. 12:50

8. Fræðsluerindi.

8.a. Hvað er efst á baugi hjá Siglingastofnun.

Hermann Guðjónsson, forstjóri Siglingastofnunar sagði frá því efst er á baugi hjá Siglingastofnun: fyrst ræddi hann endurskipulagningu samgöngustofnana, því næst endurskipulagningu stjórnarráðs og stofnana. Gerði grein fyrir fjármálum Siglingamálastofnunar annars vegar rekstrargjöldum og hins vegar stofnkostnað og

ríkisframlög 2010. Ræddi um það helsta varðandi hafnarmál m.s. endurskoðun hafnamála og að unnið væri að gerð samgönguáætlunar 2011-2022.

Fór yfir framlög ríkissjóðs til hafnargerðar árin 1993-2010. Hermann gerði grein fyrir óskum hafnastjórna vegna vinnu við samgönguáætlun 2011-2022. Fjallaði um Siglingavernd/hafnarvernd, siglingar um Norðurslóðir og tækifæri fyrir hafnir á Íslandi þeim tengdum.

Hermann lýsti á greina góðan hátt vöktun skipaumferðar á hafsvæðinu í kringum Ísland. Hann gerði grein fyrir helst rannsóknum og þróun hjá Siglingastofnun, s.s. öldurannsóknir, umhverfisrannsóknir, rannsóknir tengdum skipum og áætlun um öryggi sjófarenda. Fjallaði um þjónustu Siglingastofnunar við sjómenn og útgerðarmenn, ásamt skipaskoðun. Að lokum fór Hermann yfir framtíðarsýn Siglingastofnunar, þar sem helstu áherslupunktur eru: vöktun skipaumferðar, öryggisbúnaður skipa, öryggi sjófarenda og hafnarþarfagreining þ.e. hafnarmannvirki í takt við tímann.

8.b. Viðhorf útgerðarmanns- tækifæri framtíðar.

Guðmundur Smári Guðmundsson útgerðarmaður undirstrikaði að hann er hér titlaður útgerðarmaður, og mun ég tala sem slíkur í dag, en ykkur að segja eru hafnir og þá sérstaklega fiskihafnir eitt af mínum aðal áhugamálum á ferðalögum er byrjað af leita upp hafnarsvæði viðkomandi borgar. Og ef ekki finnst höfnin þá fer um kollinn á mér sú spurning, á hverju lifir fólk hér eiginlega.

Fjallaði hann um að næsta umhverfi hafna hafi ekki alltaf verið til sóma, en þið sem komuð til Grundarfjarða í gær sáuð að hafnarsvæðið er orðið okkur Grundfirðingum til sóma.

Ekkert er okkur útgerðarmönnum viðkvæmara en að brigður séu bornar á að ferskleika fisksins sem borinn er að landi. Höfnin er hluti af þeim ferli sem fiskurinn fer um á leið til kaupanda og í flestum tilvikum fer hann tvisvar um höfnina. Í dag notum við höfnina og umhverfi hennar til að auglýsa okkar vöru.

Á þeim gögnum sem ég hef fundið um Hafnarsambandsþing undan farin ár hefur afkoma hafnanna verið eitt aðal umræðuefnið. Ekki fann ég gögn sem bentu til þess að vandamálið væri of góð afkoma, heldur þvert á móti. Tekjur fiskihafnanna eru að stórum hluta tengt fiskverðinu og er í dag frá 1,28%-1,6% af verðmæti landaðs afla plús hin ýmsu fastagjöld og seld þjónusta s.s vatn rafmagn sorphirða.

Guðmundur sýndi þróun í verðmætum landaðs afla með nokkrum glærum. Fyrsta glæran er af magni seldu fyrstu 8 mánuði ársins frá 2001 til 2010. Þar sést að það eru ekki miklar breytingar í magni milli ára. En ef við skoðum verðmæti þess afla sem seldur er á sama tíma sjást ótrúlegar sveiflur. Þær stafa að mestum hluta af gengis breytingum íslensku krónunnar.

Íslenskur útvegur nýtur þeirra forréttinda að Ísland er eyja langt frá öðrum löndum, skörun við veiðar annarra þjóða er lítil. Ókostir þessa er kostnaður við að koma aðföngum til og frá okkur. Guðmundur á þann draum að koma þessari afurð okkar til Evrópu á innan við 24 klst. Í dag er kominn grunn aðstaða til þess að þessi draumsýn verði að veruleika, en það er Bakkafjörú höfn. Þá höfn eigum við að stækka, og byggja þannig upp að allur ferskvöru flutningur til og frá landinu fari um hana. Það er milljarða viðskipta.

Hvaða væntingar höfum við sem stundum fiskveiðar á næsti árum: Þorskveiðar munu aukast verulega, makrílveiðar munu aukast, síldveiðar verði stöðugar næstu árin, nýjar tegundir ganga inná Íslandsmið, túnfiskur, brynstirtla, sandhverfa, smokkur? Tegundir sem fyrir eru í takmörkuðu magni munu sumar hverjar vaxa verulega s.s. langa, blálanga, keila

skötuselur, lýsa, humar, þykkvalúra, skarkoli. Aðrir stofnar taka eðlilegum sveiflum ýsa, ufsi, karfi. En aðrar tegundir munu láta verulega á sjá t.d. loðna, rækja.

Á dögnum var haldin sjávarútvegsráðstefna í Reykjavík og þar kom fram að auka verðmæti íslensk sjávarfangs um 50 milljarða á næstu árum, með bættri meðferð, nýrri tækni og nýjum fiskstofnum. Guðmundur telur að ofansögðu þá megi gera ráð fyrir því að tekjur útvegsins gæti vaxið að raunvirði frá því sem nú er um 30 milljarða + á allra næstu árum. Og tekjur hafnanna um þá hvað eigum við að segja 1 milljarð.

En það er ljóst að útvegurinn þarf að fjárfesta allverulega í nýrri tækni, til þess að þessar tekjur náist í hús.

9. Nefndarálit lögð fram- umræður- afgreiðsla ályktana.

9.a. Álit allsherjarnefndar.

Framsögumaður Svanfríður Jónasdóttir.

Tillaga um vigtarmál:

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 beinir þeirri áskorun til sjávarútvegsráðherra og dómsmálaráðherra að komið verði til móts við aðfinnslur hafnanna varðandi framkvæmd á vigtun sjávarafila og þann kostnað sem lagður er á hafnarsjóði með ströngum reglum. Óhjákvæmilegt er að taka í mun ríkari mæli en nú er gert, tillit til stöðu margra hafna, sérstaklega varðandi kostnað af endurmenntun og skilgreiningu á hæfi vigtarmanna. Einnig að rýmkaðar verði heimildir hafnanna til að kaupa vigtun með verksamningum og koma á fjarvigtnun.

Tillaga varðandi strandflutninga:

Hafnasambandsþing, haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010, fagnar áhuga samgöngufirvalda á því að hefja strandflutninga á ný til vegs og virðingar. Af hálfu Hafnasambands Íslands hefur um árabil verið bent á hagkvæmni þess að beina hluta vöruflutninga á sjó, m.a. með hliðsjón af öryggis- og umhverfissjónarmiðum og í því skyni að minnka slit á vegum. Nýleg skýrsla starfshóps á vegum samgönguráðuneytisins ber með sér að sjóflutningar geti verið þjóðhagslega hagkvæmur kostur. Því telur Hafnasambandsþing að fylgja beri þeirri stefnumörkun eftir að strandflutningar verði að nýju raunhæfur flutningamáti og að tillögum um frekari vinnu verði fylgt fast eftir. Jafnframt samþykkir þingið að skoðuð verði hagkvæmni þess að eldsneytisflutningar verði færðir af vegunum og bendir á að í höfnum landsins er þegar til staðar búnaður til móttöku eldsneytis.

Tillaga varðandi umhverfisstarf hafna:

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 vekur athygli aðildarhafna sinna á auknu vægi umhverfismála í rekstri hafna. Margir þættir í rekstri hafna snúast um umhverfismál, en víða skortir á að stuðst sé við heildstæða stefnu og skipulagt starf í þeim efnum. Hafnasambandsþing bendir á mikilvægi þess að hafnir landsins vinni eftir skýrri umhverfisstefnu, enda kappsmál hafnanna að rekstur þeirra og framkvæmdir falli að almennum umhverfiskröfum. Þingið beinir því til stjórnar að hafnasambandið leiði þessa vinnu.

Tillaga um þátttöku ríkissjóðs í framkvæmdum og viðhaldi hafna:

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 samþykkir að fela stjórn Hafnasambands Íslands að leita allra leiða til að fá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og önnur yfirvöld samgöngumála til að fallast á sjónarmið sem lúta

að verulega aukinni þátttöku ríkisins í nýframkvæmdum og viðhaldsverkefnum við hafnir landsins.

Horft verði til kostnaðarþátttöku ríkisins við önnur almenningssamgöngumannvirki, sbr. flugvelli og þjóðvegi. Lagt er til að unnið verði að réttlátari stefnu í þessum efnum við væntanlega endurskoðun hafnalaga. Jafnframt verði unnin ítarleg stefnumótun um framtíðarrekstrarfyrirkomulag og nýtingu hafna landsins.

Tillaga 1 frá fulltrúum Sandgerðishafnar samþykkt samhljóða.

Tillaga um aukinn jöfnuð vegna innheimtu aflagjalds:

Hafnasambandsþing, haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 samþykkir að fela stjórn Hafnasambands Íslands að láta fara fram skoðun á verðmyndun sjávarafla m.t.t. álagningar aflagjalds. Stjórninni er falið að leita allra leiða til að sem mestur jöfnuður náist milli greiðenda aflagjaldsins. M.a. verði skoðað hvort og með hvaða hætti unnt sé að reikna aflagjald af meðalverði sjávarafla á fiskmörkuðum.

Tillaga 2 frá fulltrúum Sandgerðishafnar vísað til stjórnar

Starfsemi Siglingastofnunar

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september tekur undir með stjórn Hafnasambands Íslands sem telur það ekki viðunandi kost að sérþekkingu og þjónustu á sviði hafnamála sé dreift á fleiri ríkisstofnanir og leggst þingið eindregið gegn því að Siglingastofnun verði skipt upp.

Allar tillögur allsherjarnefndar samþykktar samhljóða.

9.b Álit fjárhagsnefndar.

Framsögumaður Steinþór Pétursson

Tillaga fjárhagsnefndar um ársreikninga 2008 og 2009, árgjöld og fjárhagsáætlanir 2011 og 2012 :

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010, samþykkir framlagða ársreikninga 2008 og 2009, árgjöld og fjárhagsáætlanir 2011 og 2012.

Tillaga varðandi fjárhagsstöðu hafna :

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 fagnar vandaðri og ítarlegri skýrslu starfshóps um fjárhagsstöðu hafna. Niðurstaða skýrslunnar sýnir berlega að flestar hafnir landsins búa við afleit rekstrarskilyrði. Samhliða er bent á ýmsar ráðstafanir sem grípa má til svo rétta megi hlut hafnanna. Því skorar Hafnasambandsþing á samgönguráðherra að beita sér fyrir því að unnar verði tillögur úr skýrslunni í samstarfi við Hafnasamband Íslands, með það að markmiði að rétta hlut hafnanna.

Greinargerð :

Niðurstöður vinnuhóps um fjárhagsvanda og skýrsla Gunnlaugs V. Júlíussonar um fjárhag hafna og minnisþingar starfshóps um fjárhag hafna og leiðir til lausna, draga fram brýna nauðsyn þess að gripið sé til aðgerða og leiðir til úrbóta settar fram sem fyrst. Við umfjöllun um skýrslunum komu fram ábendingar um fleiri atriði sem skoða þarf, en fram kom í skýrslunum. Má þar nefna :

- Vantar heimild í lögum til stuðnings við hafnir sem komnar eru í vanda vegna forsendubrests við tekjuöflun hafnarinnar.

- Skoða þarf við endurskoðun 24.gr. laga nr.61/2003 að koma inn styrkhæfum viðhaldsframkvæmdum.
- Skýra þarf 3.mgr. 18.gr. laga nr. 61 hvað það feli í sér ef rekstur hafnar er færður undir sveitasjóð. Jafnframt verði skoðað að hve miklu leyti fjármálareglur sveitarfélaga, sem eru í móttun, geti gilt um hafnir.

Ályktun til stjórnar

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24.september 2010, beinir því til stjórnar Hafnasambands Íslands að unnið verði álit um hvort hafnir teljist til samkeppnisumhverfis og jafnframt hvort rekstur hafna flokkist sem hagnaðardrifin fyrirtæki.

Allar tillögur og ályktanir fjárhagsnefndar samþykktar samhljóða.

9.c. Álit þróunarnefndar.

Framsögumenn: Hörður Blöndal og Gyða Steinsdóttir.

Tillaga um hlutverk og tækifæri hafna:

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 hvetur hafnarstjórnir og stjórn Hafnasambands Íslands til að taka til skoðunar og umræðu hlutverk hafna og tækifæri í sýnbreytilegu umhverfi. Rétt eins og öðrum fyrirtækjum og stofnunum er höfnum nauðsynlegt að endurskilgreina hlutverk sitt og þróa starfsemi byggða á staðarkostum og styrkleikum. Í þeim efnum þurfa hafnir að hafa frumkvæði að samstarfi og samræðu við aðra aðila í atvinnulífinu.

Tillaga varðandi lagaumhverfi hafna:

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 hvetur til endurskoðunar hafnalaga og annarrar löggjafar sem tengist höfnum til að gera þeim kleift að endurskoða hlutverk sitt og starfsemi, þróa og laga að breyttum atvinnuháttum. Við endurskoðun löggjafarinnar verði m.a. hafðar til hliðsjónar ályktanir hafnasambandsþingsins um vigtunarmál, haftengda ferðaþjónustu og umhverfismál hafna.

Tillaga varðandi haftengda ferðaþjónustu:

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 leggur áherslu á mikilvægi markaðssetningar Íslands sem ferðaþjónustulands fyrir haftengda ferðaþjónustu, s.s. skemmtiferðaskip, skútur, lystisnekkjur, sjóstangaveiðar og skoðunarferðir af ýmsu tagi. Hafnasambandsþing beinir þeim tilmælum til samgönguráðherra og iðnaðarráðherra að styrkja enn frekar þau sóknarfæri í ferðaþjónustu sem felast í heimsóknnum skemmtiferðaskipa til Íslands. Vísað er til nýlegrar skýrslu um efnahagsleg áhrif farþega skemmtiferðaskipa, sem Buisiness, Reasearch and Economic Advisors og Peter Wild unnu sumarið 2009 fyrir Hafnasamband Íslands. Af skýrslunni má sjá að jákvæð áhrif þessa hluta ferðaþjónustunnar eru veruleg og án vafa er þar að finna vannýtt tækifæri, sem skynsamlegt er að nýta. Hingað til hafa einstakar hafnir og ferðaþjónustuaðilar borið uppi markaðsstarf á þessu sviði, en ef auka á sóknina enn frekar er brýnt að tekið verði tillit til þess í framlögum ríkisins til markaðsstarfs. Slík sókn mun auka tekjur ríkissjóðs, hafnanna og ferðaþjónustuaðila. Af sömu ástæðu varar Hafnasambandsþing eindregið við frekari hækkunum opinberra gjalda sem leggjast á skemmtiferðaskip og farþega þeirra.

Tillaga varðandi umhverfisstarf hafna:

Hafnasambandsþing haldið á Snæfellsnesi dagana 23. og 24. september 2010 vekur athygli aðildarhafna sinna á auknu vægi umhverfismála í rekstri hafna. Margir þættir í rekstri hafna

snúast um umhverfismál, en víða skortir á að stuðst sé við heildstæða stefnu og skipulagt starf í þeim efnum. Hafnasambandsþing beinir þeim tilmælum til hafna að þær komi á umhverfisstjórnun í starfsemi sinni enda kappsmál hafnanna að rekstur þeirra og framkvæmdir falli að almennum umhverfiskröfum. Í markvissu og framsæknu umhverfisstarfi felast aukin tækifæri fyrir hafnirnar, svo sem í bættum rekstri, markaðsstarfi og nýsköpun. Jafnframt er stjórn hafnasambandsins hvött til að vekja umræðu um þessi mál á vettvangi hafna, m.a. með því að afla upplýsinga um erlendar og innlendar fyrirmyndir.

Allar tillögur þróunarnefndar samþykktar samhljóða.

Umræður.

Már Sveinbjörnsson varaði við auknum álögum á skemmtiferðaskip, en honum var bent á að á þessu væri tekið í tillögunni varðandi haftengda ferðapjónustu.

10. Kosning stjórnar, varastjórnar og skoðunarmanna til tveggja ára.

Fyrir tillögu kjörnefndar mælti Kristinn Jónsson.

Í stjórn var tillaga um eftirfarandi aðila.

Aðalmenn:

Gísli Gíslason, Faxaflóahöfnum
Már Sveinbjörnsson, Hafnarfjarðarhöfn
Skúli Þórðarson, Hvammstangahöfn
Eyrún Ingibjörg Sigþórsdóttir, Tálknafjarðarhöfn
Guðný Sverrisdóttir, Hafnasamlag Norðurlands
Ólafur Örn Ólafsson, Þorlákshöfn
Steinþór Pétursson, Fjarðabyggðahafnir

Tillaga kjörnefndar um stjórn samþykkt með þorra atkvæða gegn fimm.

*Gerð er tillaga um að Gísli Gíslason verði endurkjörinn formaður Hafnasambands Íslands.

Tillaga kjörnefndar um formann var samþykkt samhljóða.

Varamenn:

Guðmundur Kristjánsson, Hafnir Ísafjarðarbæjar
Björn Arnaldsson, Hafnir Snæfellsbæjar
Svanfríður I. Jónasdóttir, Hafnir Dalvíkurbyggðar

Tillaga kjörnefndar um varastjórn var samþykkt með öllum atkvæðum nema einu sem var á móti tillögunni.

Skoðunarmenn:

Pétur Jóhannsson, Reykjaneshöfn
Gyða Steinsdóttir, Stykkishólshöfn

Til vara:

Ásthildur Sturludóttir, Hafnir Vesturbyggðar
Hörður Blöndal, Hafnasamlag Norðurlands

Tillaga kjörnefndar um skoðunarmenn og varmenn þeirra var samþykkt samhljóða.

11. Þingslit

Gísli Gíslason formaður Hafnasambandsins þakkaði fyrir gott þing og Snæfellingum fyrir góðan undirbúning og umgjörð þingsins. Hann sagði að Hafnafundur yrði í Reykjavík á næsta ári og næsta hafnarsambandsþing 2012 yrði í Vestmannaeyjum. Þakkaði stuðninginn við hann sem formann.

Gísli kallaði síðan fjóra fráfarandi stjórnarmenn í stjórn Hafnarsambands Íslands og færði þeim gjöf og þökkun góð störf fyrir Hafnasambandið: Ólafur M. Kristinsson setið í stjórn frá 1992, Björg Ágústsdóttir frá 1998, Björn Magnússon frá 1998 og Helga Jónsdóttir frá 2006.

Að lokum sagði Gísli að þingið hefði verið mjög gagnlegt og skilaboðin frá því skýr. Hann þakkaði starfsmönnum á þinginu, fundarstjórum og fundarriturum og óskaði fundarmönnum góðrar heimferðar.

Þinginu var slitið kl. 14:35.

Fundarritari:

Þór Örn Jónsson.