

36. hafnasambandsþing **Hafnasambands Íslands** **haldið á Akureyri 25. og 26. september 2008**

Dagana 25. og 26. september var 36. hafnasambandsþing Hafnasambands Íslands haldið á Hótel KEA á Akureyri.

Fyrri fundardagur, fimmtudaginn 25. september.

Þingið hófst kl. 10:00.

1. Þingsetning.

Gísli Gíslason formaður stjórnar Hafnasambands Íslands setti fundinn og bauð samgönguráðherra, fulltrúa og gesti velkomna og þakkaði forsvarsmönnum Hafnasamlags Norðurlands fyrir að bjóða til þingsins. Síðan ræddi hann um stöðu íslenskra hafna og nauðsyn á stefnumótun um framtíðarskipulag þeirra. Dugnaður og útsjónarsemi dygði ekki lengur, þar sem skuldir margra hafnarsjóða væru mjög miklar en tekjuöflun takmörkuð. Gríðarlegur munur væri þó á afkomu einstakra hafna enda væru aðstæður þeirra um margt ólíkar. Fyrir sumar þeirra skipti nýting orku miklu máli og dæmi um það væru í Hafnarfirði, Hvalfirði og Reyðarfirði. Í lokin fór Gísli nokkrum orðum um dagskrá fundarins og helstu málin sem þar yrðu til umfjöllunar.

2. Kosning fundarstjóra og fundarritara.

Fundarstjórar voru kosnir þeir Hermann Jón Tómasson og Kristján Þór Júlíusson.

Fundarritarar voru kosnir Árni K. Bjarnason og Valtýr Sigurbjarnarson.

3. Ávarp samgönguráðherra.

Kristján L. Möller, samgönguráðherra ræddi fyrst ýmsar breytingarnar í atvinnulífinu sem hafa haft neikvæð áhrif á rekstur íslenskra hafna, bæði vegna niðurskurðar aflaheimilda og minnkandi vöruflutninga. Einnig mætti nefna íbúa- og byggðapróun sem valdið hefði því að endurskoða þyrfti starfsemi hafna. Þá hefðu breytingar á hafnalögum þau áhrif að fjárframlög ríkisins mundu fara minnkandi. Í því samhengi vitnaði hann til skýrslu frá Hagfræðistofnun Háskóla Íslands, en þar er talið að viðbótarfjárförf hafna verði í kringum 820 milljónir króna til að þær geti staðið undir rekstri, eðlilegri endurnýjun og viðhaldi mannvirkja. Þar kemur fram að einungis þrjár stærstu hafnirnar, Faxaflóahafnir, Hafnafjarðarhöfn og hafnir Fjarðabyggðar munu geta fjármagnað sig sjálfar.

Ráðherra nefndi þær þrjár leiðir sem tilgreindar eru í skýrslunni sem væru í fyrsta lagi óbreytt hafnalög, í öðru lagi auknir ríkisstyrkir og þriðja leiðin væri málamiðlun milli hinna tveggja. Hugsanlega mætti leggja einhverjar hafnir niður og það væri eitt af því sem þyrfti að skoða. Finna þyrfti bestu leiðina og á hvað helst ætti að leggja áherslu. Mörg verkefni væru framundan svo sem við Húsavík og í Helguvík og Þorlákshöfn, en þetta væru verkefni uppá 12 til 13 milljarða króna.

Að síðustu vék ráðherra að loftlagsmálum og sagði að stofnaður hefði verið stýrihópur til að skoða þau út frá sjónarhorni siglinga. Nýjar siglingaleiðir eru að opnast í norðurhöfum og tvær áfangaskýrslur um siglingaleiðir, neyðarhafnir og skipaafdrepp liggja nú fyrir.

4. Skýrsla stjórnar og tillögur.

Gísli Gíslason, formaður stjórnar Hafnasambandsins gerði grein fyrir helstu störfum stjórnarinnar starfsárin 2006-2008 og lagði skýrslu stjórnar fram til kynningar og umræðu.

Fram kom að starfsemi Hafnasambandsins hefði einkum snúist um samskipti við einstök ráðuneyti og framkvæmd laga og reglna um rekstur hafnanna. 16 stjórnarfundir hafa verið haldnir frá síðasta hafnasambandsþingi og helstu viðfangsefnin voru gjaldskrármál, fjárhagur hafna, óreiðuskip í höfnun, siglingavernd, siglingar á norðurslóðum, skyldubátttaka í verkefnum, öryggismál í höfnum, niðurskurður aflaheimilda, neyðarhafnir, samgöngur á sjó, mengunarmál, aflaskráningar-kerfi og vigtunarmál.

Gísli ræddi sérstaklega um fjárhag hafna og þann vanda sem við væri að etja. Einnig fjallaði hann um óreiðuskip í höfnum, en þar sem stálverð væri hátt þá hjálpaði það til við að losna við stálskip, en tréskipin væru vandamál. Hann fór nokkrum orðum um siglingar á norðurslóðum, hagkvæmni sjóflutninga og siglingavernd og hafnavernd, sem væri viðvarandi verkefni. Að öðru leyti vísaði Gísli til skýrslunnar, en hún var lögð fram í fundargögnum, (þingskjal 9).

Stjórnin lagði fram eftirfarandi tillögur um starfsnefndir og forsvarsmenn þeirra, (þingskjal 7):

Umhverfis og öryggisnefnd: Erla Friðriksdóttir, Pétur Jóhannsson og Már Sveinbjörnsson.

Allsherjarnefnd: Magnús B. Jónsson, Svanfríður I. Jónasdóttir og Jón Þorvaldsson.

Fjárhagsnefnd: Hjalti Þór Vignisson, Guðmundur Kristjánsson og Steinþór Pétursson.

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 þóknun til stjórnarmanna, (þingskjal 8). Vísað til fjárhagsnefndar.
2. Tillaga um fjárhagsstöðu íslenskra hafna, (þingskjal 11). Vísað til fjárhagsnefndar.
3. Tillaga um vigtarmál, (þingskjal 12). Vísað til umhverfis- og öryggisnefndar.
4. Tillaga um neyðarhafnir, (þingskjal 13). Vísað til umhverfis- og öryggisnefndar.
5. Tillaga um sjóflutninga, (þingskjal 14). Vísað til allsherjarnefndar.
6. Tillaga um samráð hafnasambandsins og ríkisstofnana, (þingskjal 15). Vísað til allsherjarnefndar.
7. Tillaga um aðstöðu fyrir skemmtiferðarskip, (þingskjal 16). Vísað til allsherjarnefndar.
8. Tillaga um starfsemi Siglingastofnunar, (þingskjal 17). Vísað til allsherjarnefndar.
9. Tillaga um afskriftarreglur hafna, (þingskjal 18). Vísað til fjárhagsnefndar.

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 2006 - 2007, (þingskjal 4), tillögu stjórnar að árgjöldum 2009 og 2010, (þingskjal 5) og tillögu stjórnar að fjárhagsáætlun fyrir starfsárin 2009 - 2010, (fylgiskjal 6).

Tekjur ársins 2007 voru 10.435 þkr og gjöld samtals 7.903 þkr. Hagnaður ársins var því 2.532 þkr. Eignir voru 8.811 þkr.

Tillaga stjórnar að árgjöldum gerir ráð fyrir 10% álagi á stofngjald árið 2009 og 15% álagi á stofngjald árið 2010.

Tekjur samkvæmt fjárhagsáætlun eru áætlaðar 10.359 þkr árið 2009 og gjöld 9.850 þkr. Árið 2010 eru tekjur áætlaðar 10.798 þkr og gjöld 10.750 þkr.

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

6. Fjármál hafna.

Ólafur Örn Ólafsson, fyrrverandi stjórnarmaður í Hafnasambandinu, sagði að skráðar hafnir í landinu væru um 70 og rekstraraðilar 39, allt sveitarfélög. Hann ræddi um flokkun hafna, þ.e. vöru- og fiskihafnir; stærri fiskihafnir; smærri fiskihafnir og smábátahafnir. Einnig mætti miða við aðra flokkun, þ.e. hafnir með góðan rekstrargrundvöll; hafnir með sæmilegan rekstrargrundvöll; hafnir með slæman rekstrargrundvöll og hafnir með engan rekstrargrundvöll.

Hafnalögin frá 2003 gerðu ráð fyrir því að hafnir væru í samkeppni, en hún væri ekki mikil í reynd. Gjaldstofnar hafna eru 15 og flestir hafnasjóðir nýta 14 þeirra, en enginn innheimtir umsýslugjald. Ólafur Örn taldi það umhugsunarefni að gjaldstofnar væru ekki nýttir að fullu þegar fjárhagur væri erfiður.

Ólafur Örn sýndi töflur yfir tekjur, afkomu og heildarskuldir hafna árin 2006 og 2007. 75% hafna voru reknar með tapi árið 2006 og 65% árið 2007 og 57% hafna skulda meira en tvöfaldar árstekjur. Ljóst er því að heildarafkoma er óviðunandi og skuldahlutfall (skuldir/tekjur) víða mjög hátt. Hann greindi frá vanda hafnanna og helstu þáttum sem þar lægju að baki, svo sem of miklum skuldum, niðurskurði á þorskkvóta og að sjóflutningar væru lagðir af.

Ólafur Örn fór yfir hvað helst væri til ráða. Fullnýta þyrfti tekjustofna og auðlindagjald gæti verið tekjustofn hafna. Einnig ætti ríkið (Fiskistofa) að greiða fyrir aukinn kostnað vegna skráningar í aflakerfi og upplýsingar. Þá þyrfti að auðvelda höfnum að sameinast og koma til móts við áföll sem þær verða fyrir. Að lokum fjallaði Ólafur Örn um nokkrar tillögur að samstarfi ríkis og sveitarfélaga um viðreisn á fjárhag íslenskra hafna.

7. Fjárhagsleg afkoma hafnasjóða árið 2007.

Karl Björnsson, framkvæmdastjóri Sambands ísl. sveitarfélaga gerði grein fyrir samantekt sem gerð hefði verið af sambandinu og lögð fyrir stjórn Hafnasambands Íslands og dreift til þeirra hafna sem þar eru aðilar. Í skýrslunni er m.a. skrá yfir hafnir og hafnarsjóði og flokkun hafna. Þá er þar að finna ýmsar upplýsingar úr ársreikningum hafnarsjóða.

Karl sýndi ýmsar tölur um rekstur hafna árin 2006 og 2007. Einnig sýndi hann myndir um samsetningu tekna, annars vegar tekna Faxaflóahafna og hins vegar 15 hafnasjóða. Áberandi er hve samsetningin er ólík. T.d. er um 39% tekna Faxaflóahafna eignaleiga og aðrar tekjur, en samsvarandi tala hjá hinum höfnunum er um 12% af tekjum. Aflagjald er aðeins 4% af tekjum Faxaflóahafna, en tæp 30% af tekjum hinna hafnanna.

Þá fjallaði Karl um framlegð hafnasjóða og mismun skammtímaskulda og framlegðar, ásamt hlutfalli skulda og heildartekna. Jafnframt sýndi hann mynd af hlutfalli afskrifta af bókfærðu verði hafnarmannvirkja, ásamt ýmsum upplýsingum um fjárhag tiltekinna hafnarsjóða.

Umræður um erindi Ólafs Arnar og Karls.

Eyjólfur Sæmundsson hjá Hafnafjarðarhöfn taldi samræmingar þörf og að í samanburði ætti að miða við veltufé frá rekstri, m.a. til að forðast áhrif gengisbreytinga á samanburðinn.

Ólafur Örn svaraði því til að vissulega væri þetta rétt og skoða þyrfti einnig fjárhaginn úr frá veltufé frá rekstri.

Dagur B. Eggertsson, borgarfulltrúi í Reykjavík, sagði að greinilegt væri að óskir um fjárfestingar kæmu víða að og að staða margra hafna væri jafnvel heldur verri en hann

hefði talið. Hann spurði hvort þetta væri svæðisbundið. Einnig fór Dagur nokkrum orðum um hvaða veganesti starfshópur sem ráðherra hefði skipað ætti að fá frá þessu þingi.

Ólafur Örn sagði að vandinn væri ekki svæðisbundinn. Skoða þyrfti hverja einstaka höfn, enda þyrfti mismunandi úrræði eftir höfnum.

Fundarstjóri lagðir til að tillögum Ólafs Arnars um samstarf ríkis og sveitarfélaga til að reisa við fjárhag hafna yrði vísað til allsherjarnefndar. Það var samþykkt.

Matarhlé frá 12:00 til 13:30

8. Rekstrarumhverfi og framtíðarhorfur hafna.

Sigurður Áss Grétarsson, sviðstjóri hjá Siglingastofnun greindi frá því að hafnaráð hefði lagt til að gerð yrði fjárhagsleg úttekt á stöðu hafna og 36 voru teknar til skoðunar. Þær voru settar í 6 flokka. Þrjár stærstu hafnirnar; aðrar stórar hafnir; aðrar stórskipahafnir, meðalstórar fiskihafnir; smærri hafnir og hafnir utan flokka.

Þrjár þær stærstu eru alveg sér á parti, þ.e. Faxaflóahafnir, Hafnafjarðarhöfn og hafnir Fjarðabyggðar. Staða annarra hafna er veik en þó geta fjórar aðrar hafnir staðið undir rekstri sínum með ríkisframlögum samkvæmt hafnalögum nr. 61/2003. 22 hafnir geta ekki staðið undir rekstri sínum. Sigurður Áss sýndi skuldir hafnarsjóða sem hlutfall af skuldum sveitarfélaga í árslok 2006. Þá ræddi hann hinn nýja veruleika sem hafnasjóðir þurfa að takast á við svo sem lægri ríkisstyrki, samþjöppun í sjávarútvegi – bæði veiðum og vinnslu og að minni afli væri unnin í heimabyggð. Einnig mætti nefna aukna samkeppni við landflutninga og ólíka gjaldtöku af sjósamgöngum og öðrum flutningum.

Þessu næst fjallaði Sigurður Áss um leiðir til úrbóta. Þar nefndi hann m.a. að fjárfestingar þyrftu að vera vel ígrundaðar og standa undir sér. Einnig þyrfti að endurskoða gjaldskrár og fækka höfnum. Í lokin nefndi hann þrjár leiðir. Hin fyrsta væri óbreytt stefna og láta hafnalögin hafa sinn gang. Stærstu hafnirnar og sumar hinna minnstu gætu klárað sig, aðrar síður. Önnur væri breytt stefna stjórnvalda, aukin framlög til fjárfestinga eða rekstrar og þriðja leiðin væri málamiðlun milli leiða eitt og tvö og settar yrðu fram áætlanir um hvaða hafnir væri hagkvæmt og nauðsynlegt að starfrækja og hverjar ekki.

9. Framtíðarsýn lítilla hafna.

Magnús B. Jónsson, sveitarstjóri á Skagaströnd byrjaði á að velta því fyrir sér og fundarmönnum hvað væru litlar hafnir, hlutverki þeirra, framtíðarsýn og helstu áhrifaþáttum. Í sínum huga færi skilgreining á lítilli höfn eftir stærð, hlutverki og uppruna. Litlar hafnir væru margar og mismunandi með ólíka möguleika og framtíðarhorfurnar sem byggðu á ýmsum áhrifaþáttum. Mikilvægt væri að hafa framtíðarsýn til langs tíma, 10-50 ára.

Magnús sagði að áhrifaþættir væru margir svo sem breytingar í skipa- og bátafloata, breytingar á rekstrarformi og eignarhaldi útgerða og hagræðing í veiðum og vinnslu. Einnig hlýnun jarðar (hækkun sjávarborðs), breytingar í lífríki hafsins og kvótaaukning eða kvótaniðurskurður. Allt muni þetta breyta forsendum til uppbyggingar og viðhalds hafnarmannvirkja og hið sama ætti við um breytingar í öðrum samgöngum og hafnsækinni þjónustu. Þá muni samkeppni milli hafna trúlega aukast og eins hefði íbúáþróun í viðkomandi byggðarlagi mikil áhrif.

Magnús taldi möguleika í framtíðinni margvíslega, en skipta mætti þeim í tvo flokka, annars vegar ferðaþjónustu svo sem þjónustu við skemmtiferðaskip, hvalaskoðun og sjóstangveiði og hins vegar stóriðju, en henni tengdist t.d. þjónusta við olíuborpalla og

norðursiglingar. Niðurstaðan væri sú að einhverjar hafnir muni vaxa og styrkjast á nýjum forsendum en aðrar ekki verða annað en mannvirki sem enginn vildi kosta viðhald á. Enn aðrar munu komast af og halda stöðu sinni sem litlar hafnir með takmarkað hlutverk.

10. Skemmtiferðarskip – þróun og framtíðartækifæri.

Pétur Ólafsson, skrifstofustjóri Hafnasamlags Norðurlands (HN) fjallaði í erindi sínu um tölulegar staðreyndir, Cruise Iceland/Cruise Europe, þróun næstu ára, vinnuna framundan ásamt ógnunum og tækifærum. Hann ræddi um fjölda farþega með skemmtiferðaskipum til Akureyrar 1988-2008 og spá fyrir árin 2009-2010, en það er aukning frá um 6.000 upp í tæplega 60.000 farþega. Tekjur HN af skemmtiferðaskipum hafa aukist úr um 7 mkr árið 1998 í um 50 mkr árið 2008, miðað við verðlag í ágúst 2008. Árið 1998 voru tekjur Akureyrarhafnar af komu skemmtiferðaskipa 3-4% af heildartekjum en 2008 má reikna með að þetta hlutfall verði um 22% og 2009 um 25%. Þá greindi Pétur frá þróun aflagjalda og tekna af skemmtiferðarskipum hjá Faxaflóahöfnum og Grundarfjarðarhöfn og þróun aflagjalda, vörugjalda og tekna af skemmtiferðaskipum hjá Ísafjarðarhöfn og Hafnasamlagi Norðurlands.

Pétur greindi frá því að í Cruise Iceland samtökunum væru nú 9 hafnir og að meginmarkmið CI væri að auka og þróa markaðssetningu Íslands og benda á það sem ákjósanlegan áfangastað skemmtiskipa, fjölga viðkomustöðum á Íslandi og lengja dvöl skipa í höfn. Þá nefndi hann að á næstu árum yrðu yfir 40 ný skip smíðuð, hið stærsta þeirra fyrir 5400 farþega (210.000 BT), en flest þeirra væru á bilinu 80-150.000 BT. Helstu verkefni framundan væru að bæta aðstöðu og auka fjölbreytni í höfnum og fjölga ferðamöguleikum. Bæta þyrfti rútukost og fjölga leiðsögu-mönnum.

Pétur sagðist sjá helstu ógnanir í almennu efnahagsástandi í heiminum, háum olíukostnaði, álögum á skipafélögin og að við næðum ekki að halda gæðum þjónustunnar í takt við fjölgun farþega, en einnig mætti nefna tækifæri svo sem opnun Norðurskautssvæðisins til frekari siglinga.

Umræður um erindi Sigurðar Áss, Magnúsar og Péturs

Guðmundur Ingi Gunnlaugsson, hafnarstjóri hjá Grundarfjarðarhöfn spurði um raunkostnað við hafnir. Ætti að hækka bryggjugjöld vegna legu skipa? Þá taldi hann að miða ætti við veltufé frá rekstri í samanburði milli hafna. Þá spurði hann hvað væri átt við með aðskilnaði í rekstri. Einnig velti hann því fyrir sér hvort rétt væri að loka höfnum af fjárhagsástæðum. Hvað með öryggisþáttinn?

Björg Ágústsdóttir hjá Alta ráðgjafafyrirtæki, gerði grein fyrir tillögu frá laga- og þróunarnefnd (þingskjal 19) sem vísað væri til allsherjarnefndar. Í þessu samhengi ræddi hún sérstaklega 17. og 24. grein hafnalaga.

Halldór Halldórsson, formaður Sambands ísl. sveitarfélaga ræddi um stöðu hafnarsjóða og tengsl þeirra við sveitarsjóði. Hann taldi hafnalögin vinna gegn sameiningu sveitarfélaga. Stofnframlög gætu lækkað og endurskoða þyrfti 24. grein hafnalaga vegna þess.

Ómar Már Jónsson, sveitarstjóri í Súðavíkurbreyri minnti á mikilvægi fiskeldis og sjóstangveiði og þó tekjur Súðavíkurhafnar hefðu dregist saman þyrfti að huga að margfeldisáhrifum sem gætu verið mikil.

Karl V. Matthíasson, alþingismaður, greindi frá því að hann væri í Vestnorræna ráðinu og þar hefði meðal annars verið fjallað um skipaumferð. Hann varpaði fram spurningum um ábyrgð og öryggisbúnað og viðbúnað hafna vegna skemmtiferðarskipa.

Björn Ingimarsson, sveitarstjóri Langanesbyggðar ræddi mismunandi tekjusetningu hafna og vitnaði þar m.a. til mynda Ólafs Arnar sem sýndu sérstöðu Faxaflóahafna.

Hjalti Þór Vignisson, bæjarstjóri Sveitarfélagsins Hornafjarðar sagði að fyrirtæki í sjávarútvegi gætu ekki tekið á sig meiri kostnað. Þess vegna þyrftu hafnir að hagræða og regluverkið ætti að stuðla að því. Einnig mætti í sumum höfnum leita nýrra leiða við öflun tekna, t.d. vegna útflutnings á vatni.

Framsögumennirnir Sigurður Áss og Magnús svöruðu fram komnum spurningum.

Sigurður Áss ræddi um vörugjöld og raunkostnað. Hann sagði að skýrsla hefði verið gerð þar sem fram kæmi að vörugjöld væru að meðaltali hærrí en kostnaður við að afla þeirra. Þá taldi hann mikilvægt að hafa skýran aðskilnað í tekjum og gjöldum einstakra rekstrarþátta til að auðvelda allan samanburð.

Magnús B. Jónsson nefndi sem dæmi um þann vanda sem einstakar hafnir stæðu frammi fyrir að 100 til 150 milljónir króna þyrfti til að forða elstu bryggjunni á Skagaströnd frá hrúni og bætti því við að hægt væri að skulda fleira en peninga.

Kaffihlé

11. Skipulag hafnarsvæða - þétting og blöndun byggðar.

Salvör Jónsdóttir, skipulagsfræðingur hjá Alta ehf. greindi frá helstu þáttum í erindi sínu, þ.e. hlutverki hafnarsvæða, stöðu hafnarsvæða í skipulagsáætlunum, breytingum á hafnarsvæðum og hvað líklegt væri að framtíðin bæri í skauti sér. Síðan ræddi hún nánar viðhorf til hafnarsvæða og hlutverk þeirra, t.d. varðandi matvælaöflun og framleiðslu og samgöngur. Salvör vitnaði til skipulagsreglugerðar og hafnalaga, en þar kæmi fram að framkvæmdir í höfnum væru samstarfs-verkefni skipulagsnefnda og hafnarstjórna á hverjum stað. Í skilgreiningu á hafnarsvæðum tengist landnotkun fyrst og fremst hafnsækinni starfsemi, s.s. útgerð, fiskvinnslu og starfsemi tengdri sjóflutningum og skipasmíði eða viðgerðum.

Almennt séð væri ekki gert ráð fyrir íbúðum á hafnarsvæðum. Þó væri, í undantekningar-tilvikum, unnt að gera ráð fyrir íbúðum tengdum starfsemi fyrirtækja. Salvör taldi að breytingar á hafnarsvæðum væru óhjákvæmilegar og þá hefðu skipulagsáætlanir mikið hlutverk. Hún spurði hvort "lifandi hafnarsvæði" væru í útrýmingarhættu vegna þéttingar og blöndunar byggðar, en þá þyrfti að svara spurningunni hvað væri lifandi hafnarsvæði. Í hennar huga væru það svæði þar sem atvinna blómstraði og að þangað ættu borgarar á öllum aldri erindi. Jafnframt ætti svæðið að vera aðlaðandi, forvitnilegt og öruggt, þar sem "lesa mætti menningu staðarins" úr því sem fyrir augu, eyru og anda bæri.

Í lokin sýndi Salvör ýmsar myndir af mismunandi útfærslu hafnarsvæða. Hvað framtíðina snertir sagði Salvör að við gætum haft áhrif á margar breytingar og við ættum að reyna að vera undibúin undir allar breytingar.

12. Skipulagsmál hafna – ásókn í breytta nýtingu á hafnasvæðum.

Már Sveinbjörnsson, hafnarstjóri greindi frá þróun skipulagsmála hjá Hafnafjarðarhöfn og sýndi myndir frá þeim breytingum sem orðið hafa síðastliðna áratugi. Ein af tillögum um aukna íbúðabyggð við Norðurbakkann er frá danska fyrirtækinu Kuiper Compagnons, en samkvæmt henni var gert ráð fyrir mikilli uppbyggingu með uppfyllingum út í sjó. Þetta reyndust alveg óraunhæfar tillögur sem unnar voru út frá ónógum upplýsingum og m.a. vissu Danirnir ekki að þarna væri hyldjúpt ofan á fastan grunn.

Már sagði að sú skipulagstillaga sem nú væri unnið eftir gerði ráð fyrir 420 íbúðum á Norðurbakkanum og núna væri flutt inn í 50-75 íbúðir. Hann sýndi myndir frá árunum

2004 til 2008 þar sem breytingarnar koma vel fram. Framkvæmdirnar eru á afar misjöfnu byggingarstigi. Sumar blokkirnar eru nær fullfrágengnar, en á öðrum lóðum er aðeins búið að ganga frá grunninum.

Þá greindi Már frá árekstrum sem gætu orðið vegna breyttrar nýtingar á hafnarsvæðum. Við Suðurbakkann væri mikil hafnarstarfsemi og skipaumferð allan sólarhringinn. Hafnafjarðarhöfn hefði látið gera hljóðmælingar út frá raunverulegum hljóðgjöfum, þ.e. skipum og öðrum vélbúnaði. Niðurstöðurnar hefðu verið sláandi, en mjög mikilvægar vegna íbúðarbyggðar á Norðurbakkanum og hugmynda að íbúðarbyggð nær Suðurbakkanum. Í ljósi þessara upplýsinga hefði verið hægt að gera ýmsar ráðstafanir í þeim byggingum sem eru að rísa og koma í veg fyrir leiðindi síðar meir. Breytingar hefðu einnig verið gerðar á lýsingu við höfnina til að minnka áhrif hennar á íbúðarbyggðina.

Umræður um erindi Salvarar og Más.

Enginn kvaddi sér hljóðs.

Fundarstjóri frestaði fundi kl. 16:00, til næsta dags.

Seinni fundardagur, föstudaginn 26. september.

Starfsnefndir luku sinni vinnu áður en fundi var fram haldið.

Fundur hófst kl. 13.00

13. Norðurhafsiglingar.

Þór Jakobsson, veðurfræðingur sagði fyrst aðeins frá sínum störfum, en hann var yfir hafísdeild Veðurstofu Íslands frá árinu 1980. Fram kom að rannsóknir á norðurslóðum hefðu m.a. verið í samvinnu við Rússa en þeir buðu Íslendingum á sínum tíma að vera með í rannsóknarleiðangri. Þór minntist ráðstefnu sem haldin var 1987 um Norðurishafsiglingar, en þá hefði áhuginn ekki verið jafn mikill og núna.

Fyrstu leiðangrarnir á norðurslóðir voru vegna hvalveiða og fiskveiða fyrir um 400 árum síðan en um 100 ár eru síðan fyrstu leiðangrarnir komust alla leið á Norðaustur- og Norðvestur-siglingaleiðinni.

Þór ræddi um starfshóp á vegum utanríkisráðuneytisins sem hann var í, en afrakstur vinnu hópsins var m.a. skýrsla sem gefin var úr 2005, sem ber heitið „*Fyrir stafni haf - Tækifæri tengd siglingum á norðurslóðum*“. Í skýrslunni er fjallað um horfur á auknum skipaflutningum á norðurslóðum, m.a. meðfram Íslandsströndum, og áhrif þeirra á íslenskt atvinnulíf og umhverfi. Sérstakir kaflar eru helgaðir Norður-Íshafsleiðinni milli Kyrrahafs og Norður-Atlantshafs, veðri, hafís og loftslagsbreytingum á Norður-Íshafi, sjóflutningum, miðlægum umskipunarhöfnum, umhverfisáhrifum sjóflutninga og umhverfisáhrifum umskipunarhafnar á Íslandi.

Einnig minntist Þór á ráðstefnu í Háskólanum á Akureyri í september 2008 í samstarfi við Háskóla Sameinuðu þjóðanna um stöðuna á heimskautasvæðunum. Helstu sérfræðingar heims í þessum málefnum komu þar saman og ræddu þörf fyrir nýja löggjöf vegna viðkvæmrar stöðu á heimskautasvæðunum en vegna hlýnunar jarðar er ísinn þar á undanhaldi. Þar með skapast rými fyrir siglingar, fiskveiðar og aðra notkun á náttúruauðlindum.

Að lokum sýndi Þór nokkrar glærur um breytingar á ísþekju á norðurslóðum og hvaða áhrif það hefði á norðurhafssiglingar.

14. Neyðarhafnir og stórflutningar.

Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri byrjaði á því að gera grein fyrir nefnd um leiðarstjórnun skipa og neyðarhafnir, en verkefni hennar væri að greina umfang siglinga við landið og gera tillögur að skipulagi skipaumferðar t.d. afmörkun siglingaleiða. Einnig að gera tillögu að áætlun um neyðarhafnir og skipaafdrepp og tillögu um búnað sem þyrfti að vera fyrir hendi.

Starfi nefndarinnar var skipt í 3 áfanga. Í fyrsta lagi eru tillögur að leiðarstjórnun skipa fyrir Suður- og Suðvesturlandi, í öðru lagi tillögur um neyðarhafnir og skipaafdrepp og í þriðja lagi leiðarstjórnun skipa við Vestfirði, Norður- og Austurland.

Þessi vinna var m.a. hafin vegna tíðra óhappa olíuflutningaskipa við strendur Evrópu og nefndi Hermann dæmi um það, en einnig voru spár um stórauðnar siglingar stórra skipa um íslenska efnahagslögsögu. Þá vék hann að lögum og reglugerðum um þessi mál og sýndi tvær aðskildar siglingaleiðir fyrir Reykjanes sem gilda um öll skip stærri en 5000 bt. og öll skip sem flytja hættulegan varning. Þó er til staðar undanþáguheimild til skipa allt að 20.000 bt.

Þá gerði Hermann grein fyrir 2. áfanga í nefndarstarfinu og sýndi kort yfir 6 neyðarhafnir og 6 skipaafdrepp og ræddi aðgerðaáætlun og sértækan mengunarvarnarbúnað. Lagt til að þær hafnir sem hlut eiga að máli verði aðilar að aðgerðaráætluninni.

Í 3. áfanga verður m.a. kannað hvort ástæða sé til að taka upp leiðarstjórnun víðar en við Suðvesturland, en umhverfismat vegna álvers á Reyðarfirði gerir t.d. ráð fyrir leiðarstjórnunar-kerfi. Að lokum ræddi Hermann framtíðarhorfur í starfsemi íslenskra hafna. Ísland væri í þjóðbraut siglinga um Norður-Atlantshaf og í því fælust tækifæri fyrir íslenskar hafnir en stjórnvöld þyrftu að vera á varðbergi til að fyrirbyggja slys svo komist verði hjá mengun sjávar og stranda.

15. Framlagning og afgreiðsla nefndarálita.

15.1 Álit fjárhagsnefndar.

Framsögumaður Guðmundur Kristjánsson. Þingskjal 21.

Til umfjöllunar fjárhagsnefndar var vísað þingskjölum: 4, 5, 6, 8, 10, 11 og 18.

Fjárhagsnefnd kom saman í Vaðlabergi og tóku eftirtaldir aðilar þátt í störfum nefndarinnar: Guðmundur M. Kristjánsson, Steinþór Pétursson, Hjalti Þór Vignisson, Björn Magnússon, Skúli Þórðarson og Pétur Sigurðsson.

Eftirfarandi þingskjöl lágu fyrir nefndinni:

Þingskjal nr. 4 um ársreikninga.

Þingskjal nr. 5 tillaga að árgjöldum.

Þingskjal nr. 6 tillaga að fjárhagsáætlun.

Þingskjal nr. 8 tillaga um þóknun til stjórnar.

Þingskjal nr. 10 um fjárhag, tekjugrunn og stöðu hafna.

Þingskjal nr. 11 tillaga stjórnar um fjárhagsstöðu íslenskra hafna.

Þingskjal nr. 18 tillaga um afskriftarreglur hafna.

Fjárhagsnefnd hefur fjallað um þingskjöl númer 4, 5 og 6 og gerir ekki athugasemdir þingskjölin.

Fjárhagsnefnd leggur til að ársreikningar og tillögurnar verði samþykktar.

Fjárhagsnefnd hefur yfirfarið tillögu um þóknun til stjórnarmanna og gerir ekki athugasemd við hana og leggur til að tillagan verði samþykkt.

Fjárhagsnefnd fjallaði um skýrslu Gunnlaugs A. Júlíussonar um fjárhag hafna sem er þingskjal númer 10 og tillögu stjórnar um fjárhagsstöðu íslenskra hafna sem er þingskjal nr. 11.

Fjárhagsnefnd tekur undir tillögu stjórnar sem er eftirfarandi:

Hafnarsambandsþing, haldið á Akureyri dagana 25. og 26. september 2008 beinir þeirri eindregnu áskorun til samgönguráðherra og Alþingis að nú þegar verði lagðar fram tillögur um hvernig megi bregðast við og bæta mjög erfiða fjárhagsstöðu flestra hafna á Íslandi. Verulega skortir á heildarstefnumótun ríkisins í málefnum hafna og þá sérstaklega hvað varðar rekstrargrundvöll þeirra. Úr þessu er brýnt að bæta ef hafnir á Íslandi eiga áfram að gegna því mikilvæga hlutverki í samgöngukerfi landsins sem verið hefur á liðnum áratugum.

Fjárhagsnefnd fjallaði einnig um tillögu um afskriftarreglur hafna á þingskjali nr. 18 ásamt minnisblaði frá KPMG til Hafnasambandsins dags. 23. september 2008 vegna afskrifta.

Fjárhagsnefnd leggur til að tillagan verði samþykkt.

15.2 Álit umhverfis- og öryggisnefndar.

Framsögumaður Már Sveinbjörnsson. Þingskjöl 22 og 23.

Til umfjöllunar umhverfis- og öryggisnefndar var vísað þingskjölum: 12 og 13.

Umverfis- og öryggisnefnd leggur til að tillögur skv. þingskjali 12 um vigtarmál og þingskjali 13 um neyðarhafnir verði samþykktar.

Jafnframt leggur nefndin til að eftirandi tillögur:

Tillaga til stjórnar um aukið siglingaöryggi, (þingskjal 22).

Hafnarsambandsþing, haldið á Akureyri dagana 25. og 26. september 2008, beinir því til stjórnar að taka upp viðræður við siglingamálayfirvöld um að auka siglingaöryggi til hafna m.a. með því að skerpa reglur um hafnsögu og notkun dráttarbáta.

Tillaga til stjórnar um óreiðuskip, (þingskjal 23).

Hafnarsambandsþing, haldið á Akureyri dagana 25. og 26. september 2008 beinir því til stjórnar að beita sér fyrir því að lagarammi um skip verði lagfærður á þann veg að höfnum verði tryggð haldbær úrræði til að fást við óreiðuskip svo og skaðleysi vegna óreiðuskipa.

15.3 Álit allsherjarnefndar.

Framsögumaður Magnús B. Jónsson. Þingskjal 24.

Til umfjöllunar allsherjarnefndar var vísað þingskjölum: 9, 14, 15, 16 og 17.

Allsherjarnefnd fjallaði um skýrslu stjórnar, rekstrarumhverfi og framtíðarhorfur hafna, framtíðarsýn lítilla hafna, skemmtiferðaskip, ályktun um aðstöðu skemmtiferðaskipa,

ályktun um sjóflutninga, ályktun um samráð hafnasambandsins og ríkisstofnana og ályktun um starfsemi Siglingastofnunar.

Pátttakendur í störfum nefndarinnar voru 25.

Fram kom hjá Magnúsi að ekki væri gerð ályktun um tillögu Ólafs Arnar um samstarf ríkis og sveitarfélaga um viðreisn fjárhags hafna.

Nefndin fjallaði um fyrrgreindar ályktanir og afgreiddi þær þannig:

Skýrsla stjórnar.

Skýrsla stjórnar um starfið sl. tvö ár lá fyrir fundinum. Þar kom fram að áherslur í starfsemi Hafnasambands Íslands hafi snúist um fjárhag hafna, samskipti við einstök ráðuneyti vegna ýmissa málaflokka og framkvæmd sífellt ítarlegri laga og reglna sem varða rekstur hafnanna.

Farið var yfir nokkur atriði í skýrslunni en hún var síðan afgreidd án athugasemda.

Ályktun um sjóflutninga.

Til nefndarinnar var vísað þingskjali nr. 14, svohljóðandi tillögu stjórnar um sjóflutninga:

Hafnasambandsþing, haldið á Akureyri dagana 25. og 26. september 2008, fagnar áhuga samgönguráðherra á því að hefja sjóflutninga á ný til vegs og virðingar. Þingið beinir þeim eindregnu tilmælum til ráðherra að unnar verði tillögur sem miði að því að hefja á ný strandflutninga við Ísland. Af hálfu Hafnasambands Íslands hefur um áráð verið bent á hagkvæmni þess að beina hluta vöruflutninga á sjó, m.a. í ljósi öryggis, umhverfismála og minna slits á vegum.

Ályktunin var samþykkt og henni vísað til þingsins.

Ályktun um samráð hafnasambandsins og ríkisstofnana.

Til nefndarinnar var vísað þingskjali nr. 15, svohljóðandi tillögu stjórnar um samráð ríkisstofnana við hafnasambandið:

Hafnasamband Íslands hefur um áratuga skeið átt gott samstarf við stofnanir ríkisins og ráðuneyti sem fjalla um málefni hafna. Sérstaklega hefur tekist vel um samstarf Hafnasambandsins og Siglingastofnunar annars vegar og Umhverfisstofnunar hins vegar. Mikilvægt er að málefni sem unnið er að í stofnunum ríkisins og ráðneytum og fjalla um málefni sem varða íslenskar hafnir, berist Hafnasambandi Íslands til umfjöllunar.

Hafnasambandsþing, haldið á Akureyri dagana 25. og 26. september 2008 minnir stofnanir ríkisins og ráðuneyti á mikilvægi þess að leita eftir álit og sjónarmiðum þeirra sem að hafnamálum koma þegar unnið er að gerð reglna og reglugerða sem varða hafnamál. Niðurstaða sem fengin er í góðu samráði við hafnir og hafnasambandið er til þess fallin að skila góðum árangri eins og mörg dæmi sanna.

Ályktunin var samþykkt og henni vísað til þingsins.

Ályktun um aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip.

Til nefndarinnar var vísað þingskjali nr. 16, svohljóðandi tillögu stjórnar um aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip:

Siglingar skemmtiferðaskipa til Íslands hafa vaxið verulega undanfarin ár. Fyrir hafnir eru komur skemmtiferðaskipanna mjög áhugaverð viðskipti en að auki hefur sá mikli fjöldi ferðamanna sem með skipunum koma veigamikla þýðingu fyrir ferðaþjónustu á ýmsum sviðum.

Hafnasambandsþing, haldið á Akureyri dagana 25. og 26. september beinir þeim tilmælum til samgönguráðuneytis og iðnaðarráðuneytis að fylgja eftir tillögum sem fram koma í skýrslu sem unnin var að frumkvæði Sturlu Böðvarssonar, þáverandi samgönguráðherra um þróun siglinga skemmtiferðaskipa til Íslands. Án nokkurs vafa má nýta enn betur sóknarfæri á þessu sviði fyrir hafnir, ferðaþjónustu og verslun. Slíkt verður best gert með markvissum aðgerðum þeirra sem að málum koma.

Ályktunin var samþykkt og vísað til þingsins.

Ályktun um starfsemi Siglingastofnunar.

Til nefndarinnar var vísað þingskjali nr. 17, tillögu stjórnar varðandi starfsemi Siglingastofnunar:

Um þessar mundir stendur yfir úttekt á starfsemi Siglingastofnunar og fleiri stofnana á sviði samgöngumála.

Hafnasambandsþing, haldið á Akureyri dagana 25. og 26. september 2008 minnir á nauðsyn þess að standa vörð um starfsemi Siglingastofnunar og þá sérþekkingu sem þar er að finna, hvort heldur er á sviði rannsókna, öryggismála í höfnum eða mannvirkjagerð. Þingið telur mikilvægt að áfram sé til sjálfstæð stofnun sem hafnir landsins geti leitað til um ráðgjöf og þjónustu.

Tillagan var samþykkt.

Ný tillaga.

Ályktun um úttekt á laga og rekstrarumhverfi hafna:

Til nefndarinnar var vísað þingskjali 19 sem var úrdráttur úr fundargerð laga- og þróunarnefndar. Umræður urðu um ályktun nefndarinnar sem fram kemur í þingskjalinu.

Svo hljóðandi tillaga að ályktun var samþykkt.

Hafnasambandsþing, haldið á Akureyri dagana 25. og 26. september 2008 beinir því til stjórnar hafnasambandsins að láta gera nú þegar vandaða úttekt á laga- og rekstrarumhverfi hafna landsins. Þingið telur að skoða þurfi stöðu hafnanna, hlutverk þeirra í samgöngum landsins og sem uppsprettu atvinnu og aflvaka virðisauka í ýmsum atvinnugreinum, s.s. verslun, ferðaþjónustu, o.fl. Einnig þarf að gera samanburð á samgöngum á sjó og samgöngum á landi m.t.t. síhækkandi eldsneytisverðs, umferðaröryggis og mengunarhættu.

Þingið telur að í ljósi upplýsinga sem fram hafa komið að undanfögnu um afar bága rekstrarstöðu og afkomu hafna þar sem einungis þrjár hafnir höfðu viðunandi rekstrargrundvöll á árinu 2007 að grunnforsendur fyrir rekstri og tilvist meirihluta hafna landsins séu brostnar. Í umræðu um stöðu hafna hefur verið áberandi umfjöllun um tilteknar greinar og þætti löggjafar um hafnir. Í gagnrýninni umræðu um núverandi stöðu og leit að lausnum, er nauðsynlegt að allar grunnforsendur séu ljósar. Ekki er nóg að skoða einstaka, afmarkaða þætti í starfsumhverfinu, s.s. gjaldtökuheimildir og ákvæði um tímabundinn ríkisstuðning við hafnarframkvæmdir. Þingið telur ástæðu til að endurmeta allan lagagrunninn í ljósi þeirrar úttektar sem verði gerð sem og í ljósi skýrslu Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands um fjárhag hafna.

Þingið lýsir vonbrigðum með að ekki hafa orðið viðbrögð við áskorun fundar á vegum Hafnasambandsins 26. maí 2008 þar sem var skorað á samgönguráðherra að leita leiða til að rétta fjárhagslegar forsendur hafnanna í samráði við stjórn hafnasambandsins. Þingið telur afar mikilvægt að ráðherra samgöngumála sýni fullan skilning á því að hafnirnar eru mikilvægur hornsteinn í samgöngukerfi landsins.

Umræður.

Már Sveinbjörnsson kom því á framfæri að umhverfisnefnd hefði samið greinargerð um starf nefndarinnar á síðasta kjörtímabili, þ.e. 2006-2008.

Eyjólfur Sæmundsson ræddi tillögu um neyðarhafnir og spurði um stöðu málsins.

Hermann Guðjónsson svararði Eyjólfvi varðandi neyðarhafnir og sagði að á næstu vikum yrði unnið áfram að málinu.

Eyjólfur Sæmundsson greindi frá slysi á hafnarsvæði og var ekki sáttur við Landhelgisgæsluna vegna skorts á samstarfi og samráði.

Fundarstjóri bar upp tillögur nefndanna og voru þingskjölin samþykkt samhljóða.

Þingskjal 21 samþykkt samhljóða

Þingskjal 22 og 23 samþykkt samhljóða

Þingskjal 24 samþykkt samhljóða

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

Fyrir tillögu kjörnefndar mælti Kristinn Jónasson.

Í stjórn var tillaga um eftirfarandi aðila, sbr. þingskjal 20.

Aðalmenn: Gísli Gíslason, Faxaflóahöfnum, formaður.
Björg Ágústsdóttir, Grundarfirði.
Björn Magnússon, Hafnasamlagi Norðurlands.
Helga Jónsdóttir, Fjarðabyggð.
Már Sveinbjörnsson, Hafnarfirði.
Ólafur M. Kristinsson, Vestmannaeyjum.
Skúli Þórðarson, Húnaþingi vestra.

Varamenn: 1. Guðmundur Kristjánsson, Ísafirði.
2. Björn Arndalsson, Snæfellsbæ.
3. Svanfríður I. Jónasdóttir, Dalvík.

Skoðunarmenn reikninga:

Aðalmenn: Sigríður Finsen, Grundarfirði.
Sigurður Valur Ásbjarnarson, Sandgerði.

Varamenn: Ásta María Björnsdóttir, Hafnarfirði
Indriði Kristinsson, Þorlákshöfn.

Tillaga kjörnefndar um formann, stjórn, varastjórn og skoðunarmenn var samþykkt samhljóða.

17. Þingslit

Gísli Gíslason formaður Hafnasambandsins þakkaði fyrir gott þing og Eyfirðingum fyrir góðan undirbúning og umgjörð þingsins. Hann sagði að Hafnafundur yrði í Fjarðabyggð á næsta ári.

Bæði Snæfellingar og Vestmannaeyingar lýstu áhuga á að halda næsta þing árið 2010. Í ljósi þess að skemmra er síðan þing var haldið í Vestmannaeyjum sagði Gísli að ákveðið hefði verið að þiggja boð frá Snæfellsbæ um að hýsa næsta Hafnasambandsþing 2010.

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. 14:15.

Fundarritarar:

Árni K. Bjarnason.

Valtýr Sigurbjarnason.