



# Hafnasambandsþing 2018

24.-26. október 2018 Grand hótél í Reykjavík

**41. þing Hafnasambands Íslands**  
**Haldið í Reykjavík 24. og 25. október 2018**



**Þinggerð**

Dagana 24. og 25. október 2018 var haldið 41. þing Hafnasambands Íslands á Grand hótél í Reykjavík.

## Fyrri fundardagur, fimmtudagur 24. október

### 1. Þingsetning.

Gísli Gíslason, formaður stjórnar Hafnasambands Íslands setti þingið og bauð fulltrúa og gesti velkomna. Sérstaklega bauð hann velkomið allt það nýja fólk sem kom til leiks eftir sveitarstjórnarkosningar um leið og þeim sem hverfa af vettvangi var þakkað fyrir þeirra framlag til hafnamála.

Í ávarpi Gísla kom fram að lögð hefði verið fram fimm og fimmtán ára áætlun í samgöngumálum. Ráðgert væri að verja alls tæpum 5 milljörðum í framlög til framkvæmda í höfnum á því tímabili. Fram kemur í áætluninni að hafnir hafi sótt um framlag vegna framkvæmda sem áætlaðar eru nema 36 milljörðum króna, en framlag ríkisins yrði samkvæmt hafnalögum um 18 milljarðar. Miðað við óskirnar væri því gert ráð fyrir framlagi sem næmi tæplega 30% af framkvæmdaþörf hafnanna.

Í samgönguáætlunum væru nokkur verkefni nefnd sem varða hafnirnar sérstaklega. Í fyrsta lagi forgangsroðun framlaga ríkisins í þágu öryggis og atvinnusköpunar. Í öðru lagi rafvæðing hafna og takmarkanir á notkun á svartolíu. Þessir tveir þættir væru hvor með sínum hætti mikilvægir. Því hefði verið komið á framfæri við umhverfisráðherra og ráðherra samgöngumála að forsenda frekari rafvæðingar hafna byggist á svörum við eftirfarandi:

- a. Á hvaða höfnum eru háspennutengingar raunhæfur kostur.
- b. Hver kostnaður er við slíkar tengingar.
- c. Hver mun leggja fram fjármagn til uppsetningu nauðsynlegs búnaðar.
- d. Hvernig munu orkusölu- og dreifingafyrirtæki koma að afhendingu á raforku.
- e. Hvort og hvernig ber að skylda skip til að nýta tengingar þar sem þær verða.

Það væri hins vegar fagnaðarefni að ríkið hafi á árinu staðfest svonefndan VI. viðauka MARPOL samningsins, sem gefur færi á hertum reglum um eldsneyti skipa. Gísli sagðist hafa nefnt það mörg undanfarin ár að hafnirnar þurfi að skoða hvað gera megi til að skipuleggja framtíðarsýn einstakra landssvæða, sem m.a. gæti falist í auknu samstarfi hafna eða sameiningu þeirra. Það er mat Gísla að sameiginleg stefnumótun hafna á afmörkuðum svæðum gæti skilað jákvæðum árangri til lengri tíma litið og þar með bætt búsetuskilyrði og treyst stöðir samfélagsins.

Samkvæmt fjárhagssamantekt um stöðu hafna þá hafa tekjur aukist milli 2016 og 2017 um 8,4%. Það væri jákvætt - en rekstrarútgjöld hafi hins vegar aukist á milli ára um 12%. Framlegð hafnanna hefði því dregist saman á milli ára um 12%.

Það hefði einkennt þróun síðustu ára að komum farþegaskipa til Íslands hafi fjölgað verulega og útlit væri fyrir að sú þróun nái einnig til ársins 2019. Hins vegar þyrftum við að gera okkur grein fyrir því að þrennt yrði ávallt umfjöllunarefni um þessi skip:

- Þeim fylgi mengun vegna útblásturs
- Huga þurfi að öryggi við siglingar í norðurhöfum
- Að farþegar þessara skipa skili of litlum fjármunum

Samtökin Cruise Iceland hefðu brugðist við þessum atriðum, en ljóst að sífellt þyrfti að hyggja að og koma á framfæri réttum upplýsingum þannig að umræðan snérist um staðreyndir en ekki getgátur.

Þá var komið inn á viljayfirlýsingu sem undirrituð var við Fiskistofu. Með viljayfirlýsingunni væri því haldið til haga að það væru sameiginlegir hagsmunir ríkisins og hafnanna að allur fiskur skili sér á vigt.

Upp væri komin sú staða gagnvart stofnunum að viðhaldsdýpkun hafna sé orðið flókið mál. Upplýst hefði verið á fundi nýlega með skipulagsstofnun að nú væri komið séríslenskt ákvæði í lög um umhverfismat sem fjallaði um haugsetningu efnis. Allt þetta regluverk þarfnadist yfirhalningar og aðlögunar að skynsamlegri framkvæmd.

Á fyrri hluta árs 2019 tæki gildi ný reglugerð Evrópuráðsins og Evrópusambandsins. Reglugerðin væri m.a. ramma um veitingu hafnarþjónustu og reglur um gagnsæi í fjármálum. Við þyrftum því að eiga gott samstarf við stjórnvöld og verja tíma og orku í að greina það sem væri gagnlegt og það sem ekki hentaði.

## 2. Kosning þingforseta, ritara og nefnda

Þingforsetar voru kosnir Jón Þorvaldsson og Ásta B. Pálmadóttir

Þingritarar voru kosnir Auður M. Sigurðardóttir og Helgi Laxdal

*Jón Þorvaldsson tók síðan við stjórn þingsins*

## 3. Skýrsla stjórnar

Gísli Gíslason formaður stjórnar hafnarsambandsins lagði fram skýrslu stjórnar til kynningar og umræðu.

Stjórnin leggur fram alls ellefu tillögur fyrir þingið:

### 1. Gjöld vegna afnota fiskeldisfyrirtækja af hafnarmannvirkjum

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 samþykkir að beina þeim tilmælum til ráðuneytis samgöngumála að láta endurskoða ákvæði hafnalaga hvað varðar tekjur hafna af fiskeldi og hafsækinni þjónustu.

Vegna vaxandi umsvifa í fiskeldi og aukinna afnota fiskeldisfyrirtækja og annarra þjónustufyrirtækja af mannvirkjum og hafnarsvæðum, þarf að mati þingsins að breyta ákvæðum hafnalaga þannig að eðlileg gjöld renni til hafna af slíkri starfsemi.

### 2. Tillaga varðandi árgjöld hafna árin 2019 og 2020

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík 25. og 26. október 2018 samþykkir að árgjöld árána 2019 og 2020 verði með óbreyttum hætti. Árgjöldin verða áfram miðuð við hlutfall af rauntekjum hafnanna næstliðið ár og verði hlutfallið 0,22% á árunum 2019 og 2020. Árgjöld verði að lágmarki 60.000 kr. og að hámarki 2.200.000 kr.

Álagning árgjalda fer fram þegar upplýsingar um tekjur allra aðildarhafna næstliðið ár liggja fyrir, þó ekki síðar en 15. september ár hvert. Stjórn hafnasambandsins hefur heimild til þess að lækka álagningarhlutfall ásamt lágmarki og hámarki árgjalda við álagningu þeirra, ef ljóst þykir að árgjöld geri meira en að nægja til þess að standa straum af kostnaði við rekstur hafnasambandsins samkvæmt samþykktri fjárhagsáætlun.

### **3. Farþegagjald**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 skorar á ráðherra samgöngumála að skerpa á ákvæðum hafnalaga um farþegagjald. Eðlilegt er að tekið sé gjald af farþegum skemmtiferðaskipa og hvalaskoðunarbáta og vegna fyrirtækja í hafnsækinni ferðaþjónustu til að standa undir rekstri og fjárfestingum í höfnum. Skýra þarf sérstaklega að sú aðstaða sem þegar er fyrir hendi og nýtt er af hafnsækinni ferðaþjónustu, falli undir ákvæði laganna.

### **4. Samstarf við Fiskistofu:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 fagnar viljayfirlýsingu Hafnasambands Íslands og Fiskistofu. Það eru gagnkvæmir hagsmunir að allur fiskur sem landað er skili sér á hafnarvogir og að skráning afla sé byggð á traustum gögnum. Hafnasambandsþing telur mikilvægt að ábyrgð og upplýsingagjöf vegna endurvigtunar verði sem fyrst færð til Fiskistofu og sameiginlegur verkferill gerður. Hafnasambandsþing ítrekar fyrri áskoranir um að heimilað verði að notast við fjarvigtun afla í tilraunaskyni á höfnum þar sem löndunarstaðir eru margir.

### **5. Farþegaskip:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 beinir þeim tilmælum til ráðuneytis atvinnuvega- og nýsköpunar að hafa forgöngu um að settar verði leiðbeinandi reglur um móttöku farþegaskipa, aðstöðu í landi og öryggi farþega. Einnig er þeim tilmælum beint til umhverfis- og auðlindaráðuneytis og Umhverfisstofnunar að settar verði í samvinnu við sveitarfélögin skýrar reglur um landtöku farþega utan hafnasvæða.

### **6. Umhverfismál og landtengingar:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 beinir þeirri áskorun til yfirvalda umhverfismála að ákvæði VI. viðauka Marpol samningsins verði notuð í því skyni að draga úr mengun af umferð skipa um efnahagslögsögu Íslands. Árið 2020 taka gildi hertar reglur um brennisteinsinnihald skipaeldsneytis. Mikilvægt er eftir sem áður að reglur um eldsneyti skipa tryggi lágmarks útstreymi mengandi efna.

Íslenskar hafnir taka undir áætlun ríkisstjórnarinnar um aðgerðir í loftslagsmálum og að þau verji fjármunum til landtenginga skipa. Athygli er þó vakin á því að landtenging stærri skipa með háspennutengingum krefst samvinnu margra aðila, áætlunar um hvar setja skuli slíkar tengingar upp, fjármuna til að koma slíkri áætlun í

framkvæmd og beinna lagaákvæða um skyldu til notkunar þessa búnaðar. Einnig þarf að skýra hver á að bera ábyrgð á nauðsynlegum búnaði og afhendingu orku.

## **7. Dýpkunarmál – breyting á lögum um umhverfismat framkvæmda:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 skorar á yfirvöld umhverfismála að við endurskoðun á lögum um mat á umhverfisáhrifum verði regluverk varðandi dýpkanir í höfnum, haugsetningu efnis og varp dýpkunarefnis í hafið, einfaldað og gert skilvirkara.

Með séríslensku ákvæði, sem sett var í lögina við síðustu innleiðingu reglna ESB, um haugsetningu efnis, tengingu dýpkunar hafna við námuiðnað og fyrirspurnar um umhverfismatsskyldu, var málsmeðferð einfaldrá og nauðsynlegra dýpkunarverkefna í höfnum gerð óviðunandi.

Að mati þingsins hafa núverandi ákvæði laga leitt til óþarflega flókinnar málsmeðferðar, verulega lengri undirbúningstíma og aukins kostnaðar. Slíkt er óviðunandi þegar um er að ræða viðvarandi og nauðsynleg verkefni til að tryggja innsiglingu og viðlegu skipa.

## **8. Öryggi í höfnum:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 beinir þeim tilmælum til hafna að unnið verði áhættumat þar sem leitast verður við að benda á hættur sem stafað geta að þeim sem fara um hafnarsvæði og hafnabakka. Því er beint til stærri hafna að unnið verði að öryggisvottun hafnanna. Íslenskar hafnir uppfylla langflestar öll ákvæði reglugerðar um öryggi í höfnum, en mikilvægt er að horfa til atriða sem ekki verða sett í reglugerðir. Utgerðir hafa náð framúrskarandi árangri í öryggismálum með markvissum aðgerðum og mikilvægt að hafnirnar láti ekki sitt eftir liggja.

## **9. Fjárveitingar til hafna:**

Á fjárlögum ársins 2018 var framlag til framkvæmda í höfnum aukið nokkuð og í fyrrliggjandi frumvarpi til fjárlaga lækkar fjárhæðin lítillega eða úr 923,4 m.kr. í 915,5 m.kr. Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 skorar á Alþingi og ráðherra samgöngumála að herða enn róðurinn því víða um land eru stór óleyst verkefni og því mikilvægt að enn frekara átak verði gert til að styrkja þá mikilvægu innviði sem hafnirnar eru. Til þess að styrkja fjárhagsgrunn hafna og mæta fyrirsjáanlegri viðhaldsþörf hafna og nýframkvæmdum er skorað á Alþingi að taka til alvarlegrar skoðunar að hafnir fái hlutdeild í álögðu veiðigjaldi samkvæmt lögum nr. 74 frá 2012.

## **10. Reglugerð ESB um þjónustu í höfnum:**

Reglugerð Evrópuþingsins- og ráðsins og ESB (2017/352) varðandi ramma um veitingu hafnaþjónustu og um sameiginlegar reglur um gegnsæi í fjármálum fyrir hafnir, tekur gildi innan ESB í marsmánuði árið 2019. Ekki liggur fyrir hvort eða með hvaða hætti reglugerðin verður innleidd á Íslandi en líkur má leiða að því að gera þurfi breytingar á hafnalögum ef reglugerðin eða hluti hennar verður innleidd. Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 samþykkir að beina þeirri áskorun til ráðuneytis samgöngumála að Hafnasambandi Íslands verði haldið upplýstu um gang mála og innleiðingu reglna á grundvelli reglugerðarinnar. Vakin er athygli á að reglugerðin er leiðbeinandi og virðir mismunandi rekstur og rekstrarform hafna. Auk þess má ákveða að þessi reglugerð gildi ekki um hafnir við sjó innan heildarnetsins,

sem eru staðsettar við ystu svæðin sem um getur í 349. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins. Eftir sem áður eru atriði í reglugerðinni sem taka þarf í lög á Íslandi og því mikilvægt að í umfjöllun um þau atriði verði Hafnasambandinu haldið upplýstu.

## 11. Stefnumótun:

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 leggur áherslu á að mótun verði landsstefna í samgöngumálum, sem taki skýrt á framtíðarskipan hafnarmála og því mikilvæga hlutverki sem hafnir gegna í samgöngum landsins. Sérstaklega verði horft til aðstöðu sem þarf að vera til staðar til að mæta þörfum stækkandi farskipaflota og einnig mögulegri aukningu í flutningum og aukinni skipaumferð til landsins um norðurslóðir. Einnig verði horft til hagkvæmni í samtengingu flutningaleiða á sjó, landi og lofti.

Því næst var farið yfir tillögur að starfsnefndum þingsins. Þær eru eftirfarandi:

**Fjárhagsnefnd**, fær til umfjöllunar ársreikninga, fjárhagsáætlun, tillögu að árgjaldi, tillögur nr. 1, 2 og 3 auk skýrslu um úttekt og greiningu á fjárhagsstöðu íslenskra hafna 2017.

Stýrimenn fjárhagsnefndar verða þau Pétur Ólafsson hafnarstjóri Hafnarsamlags Norðurlands og Björg Ágústsdóttir bæjarstjóri á Grundarfirði.

**Umhverfis- og öryggisnefnd**, fær til umfjöllunar tillögur nr. 4, 5, 6 og 7.

Stýrimenn umhverfis- og öryggisnefndar verða þau Hákon Ásgrímsson framkvæmdastjóri Fjarðabyggðarhafna og Bryndís Sigurðardóttir sveitarstjóri á Tálknafirði.

**Allsherjarnefnd**, fær til umfjöllunar tillögur nr. 8, 9, 10, og 11.

Stýrimenn allsherjarnefndar verða þau Hjörtur Bergmann Jónsson hafnarstjóri í Þorlákshöfn og Eydís Ásbjörnsdóttir hafnarstjórnarfulltrúi í Fjarðabyggð.

**Kjörnefnd**, hefur það verkefni að gera tillögu um aðal- og varamenn í stjórn hafnarsambandsins 2018-2020 og skoðunarmanna til sama tíma. Stýrimenn nefndarinnar verða þau Guðný Sverrisdóttir í stjórn hafnarsambandsins, Þórdís Lóa Þórhallsdóttir í stjórn Faxaflóahafna og Kjartan Már Kjartansson bæjarstjóri í Reykjanesbæ.

## 4. Ávarp samgöngu- og sveitastjórnarráðherra

Sigurbergur Björnsson fulltrúi samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytisins flutti ávarp.

Bar hann kveðju frá Sigurði Inga Jóhannssyni ráðherra sem var erlendis og átti því ekki þess kost að ávarpa þingið.

Ráðherra hefur lagt fram fyrir Alþingi tillögu að samgönguáætlun 2019-2033. Í tillögunni er lagt til að framlög til hafna aukist frá síðustu áætlun og verði tæplega fimm milljarðar króna á fyrsta fimm ára tímabili áætlunarinnar. Þetta eru hæstu framlög til hafnarmála í langan tíma.

Unnið er að endurbótum á Landeyjarhöfn og stefnt að þeim verði lokið 2020. Ný Vestmannaeyjaferja er væntanleg fljótlega eftir áramót. Miðað er við að nýja ferjan geti gengið alfarið á rafmagni í ferðum á milli Landeyjarhafnar og Vestmannaeyja.

Í áætluninni er tekið undir aðgerðir í aðgerðaráætlun ríkisstjórnarinnar í

loftslagsmálum sem eru meðal annars rafvæðing í höfnum, orkuskipti í ferjum og að dregið skuli úr notkun svartolíu í skipum. Ný reglugerð um þjónustu í höfnum hefur tekið gildi innan ESB og nýjar reglur um ríkisstyrki hafa tekið gildi á EES svæðinu. Þetta kallar á breytingar á reglugerðum og lögum. Ráðuneytið gerir ráð fyrir ítarlegu og góðu samstarfi við hafnarsambandið vegna vinnu við báðar þessar reglugerðir.

## 5. Ársreikningur, tillögur um árgjöld og fjárhagsáætlanir

Ásta B. Pálmadóttir, gjaldkeri hafnasambandsins gerði grein fyrir ársreikningi hafnasambandsins fyrir árin 2016–2017, fjárhagsáætlun 2019-2020 og kynnti tillögur stjórnar hafnarsambandsins um árgjöld 2018-2019.

	Ársreikn. 2016	Ársreikn. 2017	Áætlun 2018	Áætlun 2019	Áætlun 2020
<b>Rekstartekjur</b>	12.959.225	13.909.700	15.032.180	15.400.000	15.900.000
<b>Rekstargjöld</b>	11.777.108	12.288.321	14.500.000	15.300.000	15.850.000
<b>Afkoma fyrir fjármunatekjur og (gjöld)</b>	1.182.117	1.621.379	532.180	100.000	50.000
<b>Afkoma ársins</b>	1.421.992	1.772.585	672.180	230.000	180.000

Að mati Ástu er rekstur sambandsins í föstum skorðum. Tekjur eru hlutfall af tekjum aðildarhafna og eigið fé sambandsins um 17 milljónir króna. Lagt er til að árgjald verði óbreytt fyrir árin 2019 og 2020 eða 0,22% af tekjum sambandsaðila.

*Þingforseti vísaði ársreikningum, fjárhagsáætlun og tillögu um árgjald til umræðu í fjárhagsnefnd.*

## 6. Fjárhagsstaða hafna

Sigurður Ármann Snævarr, sviðsstjóri hag og upplýsingasviðs Sambands íslenskra sveitarfélaga kynnti úttekt og greiningu á fjárhagsstöðu íslenskra hafna 2017.

Fram kom að 35 hafnarsjóðir eigi aðild að Hafnarsambandi Íslands og að alls séu 70 hafnir innan vébanda hafnarsjóðanna. Upplýsinga um stöðu sjóðanna var, líkt og í fyrra afluð beint frá hafnarjódunum en ekki ársreikningum. Almennt var staða hafnarsjóða þokkaleg á árinu 2017. Umsvif og staða sjóðanna er afar mismunandi og þarf að hafa það í huga þegar reynt er að gera fjármálum hafnarsjóða skil.

	Tekjur	Rekstrar- niðurstaða		Veltufé frá rekstri		Skuldir og skuldbindingar	
<b>2015</b>	8.170	1.450	17,7%	3.190	39,0%	16.371	200,4%
<b>2016</b>	8.665	1.605	18,5%	3.403	39,3%	17.223	198,8%
<b>2017</b>	9.389	1.413	15,0%	3.244	34,5%	17.804	189,6%
<b>Breyting m.kr.</b>	724	-193		-159		581	
<b>Breyting %</b>	8,4%	-12,0%		-4,7%		3,4%	

Tekjur af aflagjöldum hafa lækkað á undarförnum árum en aðrar tekjur hækkað. Alls töldust þrettán hafnarsjóðir gefa vísbendingar um að þeir ættu í erfiðleikum í rekstri.

*Gjaldkeri hafnarsambandsins, Ásta B. Pálmadóttir kvaddi sér hljóðs til að koma á framfæri ábendingu um prentvillur í efnahagsreikningi og ártölum í sjóðstreymi*

## 7. Sameining og samvinna hafna

Eyrún Ingibjörg Sigþórsdóttir, verkefnisstjóri hjá Ráðrík ehf. fór yfir stöðu íslenskra hafna.

Alls eru 72 sveitarfélög á Íslandi og þau eru í mikilli samvinnu um mörg verkefni. Ekki þó um rekstur hafna. Lengi hefur verið talað fyrir sameiningu hafna þótt lítið hafi þokast í þá átt um árabil. Í framhaldinu fór hún yfir styrkleika, veikleika, ógnanir og tækifæri eins og þau blasa við í dag.

- Styrkleikarnir væru mannauður og landfræðileg lega.
- Veikleikarnir væru of margir hafnarsjóðir, skortur á samstarfi og erfiður rekstur.
- Ógnarnir væru stjórnvaldsaðgerðir, náttúruvernd og friðun.
- Tækifærin væru ferðaþjónustan og aukin samvinna milli hafna.

Í framhaldinu hvatti hún hafnirnar til þess að auka samvinnu sín á milli til þess að vega upp veikleikana til aukinna tækifæra.

Undir liðnum **umræður** kvaddi Jón Björn Hákonarson formaður hafnarstjórnar Fjarðabyggðahafna sér hljóðs og lagði fram fyrir þingið þrjár tillögur að ályktunum:

### 1. Staðsetning mannvirkja í og við siglingaleiðir:

Þing Hafnasambands Íslands haldið í Reykjavík dagana 25. – 26. október ályktar að tryggja þurfi höfnum beina aðkomu að ákvörðun á staðsetningu mannvirkja í og við siglingaleiðir að og frá höfnum. Í dag er staðan sú að hafnir eru eingöngu umsagnaraðilar á þeim framkvæmdum sem háðar eru mati á umhverfisáhrifum, hins vegar er ekki um beina aðkomu hafna að staðsetningu búnaðar utan hafnasvæða. Siglingaleiðir að og frá höfnum eru alger lífæð hafna og því er það eðlileg krafa að alltaf sé tryggt að mannvirki á hafi úti skerði ekki þessar lífæðar.

### 2. Haf- og strandsvæði:

Þing Hafnasambands Íslands haldið í Reykjavík dagana 25-26. október 2018 vill áréttu að þrátt fyrir að komið sé í gildi regluverk um skipulag haf- og strandsvæða þá er það enn skoðun hafnasambandsins að skipulagsvaldið eigi að vera í höndum sveitarfélaga á þessum svæðum. Það skýtur skökku við að sveitarfélög hafi vald til að skipuleggja allt sitt land en þegar kemur að fjörðum og strandsvæðum sem eru lífæð margra samfélaga þá sé það vald af þeim tekið. Það er því áfram stefna hafnasambandsins að skipulag haf- og strandsvæða eigi að vera í höndum sveitarfélaganna og að því skuli unnið áfram.

### 3. Hlutverk neyðarhafna

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 skorar á ríkisvaldið að styðja þær hafnir sem skilgreindar eru í lögum sem neyðarhafnir og tryggja að þær verði ekki fyrir fjárhagslegu tjóni ef óhapp verður.

Neyðarhafnir eru lögbundið hlutverk sex hafna á Íslandi en þeim skyldum fylgja ekki fjárveitingar eða möguleikar á viðbótartekjum. Nauðsynlegt er að ríkið leggi til fjármagn til að koma upp og viðhalda búnaði og þjálfva starfsfólk til viðbragðs við



óhöppum og hættum sem kunna að fylgja skipum sem vísað er til neyðarhafnar. Þá sé það eðlileg krafa að ríkisvaldið tryggi að bætt verði það tjón sem geti orðið á hafnarmannvirkjum og umhverfi vegna hlutverks neyðarhafna.

*Tillögu 1 og 2 var vísað til umhverfis- og öryggisnefndar til umfjöllunar*

*Tillögu 3 var vísað til fjárhagsnefndar til umfjöllunar*

## **Að loknu hádegishléi tók Ásta B. Pálmadóttir við stjórn þingsins**

### **8. Öryggisstjórnun og áhættumat í höfnum**

Hilmar Snorrason, skólastjóri Slysavarnarskóla sjómanna.

Hilmar fjallaði um mikilvægi öryggisstjórnunar og þess að framkvæma áhættumat.

Hafnir hafi mikið aðdráttarafi og þrýstingur og álag frá umferð ykist.

Í framhaldinu fjallaði hann almennt um uppbyggingu öryggisstjórnunarkerfa og þá þætti sem hafa áhrif á áhættumat. Hvatti hann hafnirnar til að hafa samræmdar reglur þ.a. sjófarendur, verktakar og aðrir þjónustuaðilar gætur gengið að því vísu hverjar kröfurnar væru. Það hefði sýnt sig að ávinningur af öryggisstjórnunarkerfum væri ótvíræður og skilaði sér fljótt í bættri starfsemi, virkari starfsmönnum og fækkun slysa.

### **9. Markviss umhverfisstefna**

Erna Kristjánsdóttir, markaðs- og gæðastjóri Faxaflóahafna. Erna fór í upphafi yfir hvað fælist í umhverfisstjórnunarkerfum. Mikilvægi þess að fyrirtækið skilgreindi umhverfisþætti starfseminnar og setti sér umhverfisstefnu.

Hvað varðar síðan rekstur kerfisins er hringurinn: skipulagning, stuðningur, rekstur og umbætur lykilatridið. Í framhaldinu fór hún yfir nokkur þeirra markmiða sem Faxaflóahafnir settu sér í umhverfismálum.

Einnig kom hún með nokkur dæmi þess að innri úttektir hefðu verið að skila raunverulegum árangri við umbætur á starfseminni.

### **Stefnumótun í samgönguáætlun**

Bergþóra Porkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar

10.

Í upphafi fjallaði Bergþóra um mikilvægi samþættingar samgönguáætlunar, fjarskiptaáætlunar og byggðaáætlunar.

Samgönguáætlun er gerð til 15 ára og hefur eftirtalin markmið að leiðarljósi:

- Markmið um greiðar samgöngur
- Markmið um öruggar samgöngur
- Markmið um hagkvæmar samgöngur
- Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur
- Markmið um jákvæða byggðaþróun

Almennt verður framlag í þjónustu og nýframkvæmdir á vegum og til almenningssamgangna aukið. Framlög til hafnarbótasjóðs verða einnig aukin miðað við fyrri ár. Sérstök fjármögnun vegakerfisins er nú til skoðunar. Gerð hefur verið viljayfirlýsing um viðræður á höfuðborgarsvæðinu um Sundabraut,

almennings­samgöngur og stofnbrautir.

## Að kynningum loknum hófust nefndarstörf

### Síðari fundardagur, föstudagur 25. október 2018

Starfsnefndi þingsins komu saman kl. 9:30 og höfðu lokið störfum áður en fundi var fram haldið kl. 10:00

### Ásta B. Pálmadóttir sá um stjórn þingsins

## 11. Nefndarálit lögð fram – umræður og afgreiðsla ályktana

### 11.a: Álit Fjárhagsnefndar

Pétur Ólafsson stýrimaður fjárhagsnefndar hafði framsögu og gerði grein fyrir vinnu nefndarinnar. Niðurstöður úr starfi nefndarinnar eru eftirfarandi tillögur/álit:

### Ársreikningar 2016 og 2017:

*Samþykktir samhljóða.*

### Árgjöld hafna árin 2019 og 2020

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík 25. og 26. október 2018 samþykkir að árgjöld árána 2019 og 2020 verði með óbreyttum hætti. Árgjöldin verða áfram miðuð við hlutfall af rauntekjum hafnanna næstliðið ár og verði hlutfallið 0,22% á árunum 2019 og 2020. Árgjöld verði að lágmarki 60.000 kr. og að hámarki 2.200.000 kr.

Álagning árgjalda fer fram þegar upplýsingar um tekjur allra aðildarhafna næstliðið ár liggja fyrir, þó ekki síðar en 15. september ár hvert. Stjórn hafnasambandsins hefur heimild til þess að lækka álagningarhlutfall ásamt lágmarki og hámarki árgjalda við álagningu þeirra, ef ljóst þykir að árgjöld geri meira en að nægja til þess að standa straum af kostnaði við rekstur hafnasambandsins samkvæmt samþykkttri fjárhagsáætlun.

*Samþykkt samhljóða*

### Gjöld vegna afnota fiskeldisfyrirtækja af hafnarmannvirkjum

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 samþykkir að beina þeim tilmælum til ráðuneytis samgöngumála að láta endurskoða ákvæði hafnalaga hvað varðar tekjur hafna af fiskeldi og hafsækinni þjónustu.

Vegna vaxandi umsvifa í fiskeldi og aukinna afnota fiskeldisfyrirtækja og annarra þjónustufyrirtækja af mannvirkjum og hafnarsvæðum, þarf að mati þingsins að breyta ákvæðum hafnalaga þannig að eðlileg gjöld renni til hafna af slíkri starfsemi.

*Samþykkt samhljóða*

### **Farþegagjald**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 skorar á ráðherra samgöngumála að skerpa á ákvæðum hafnalaga um farþegagjald. Eðlilegt er að tekið sé gjald af farþegum skemmtiferðaskipa og hvalaskoðunarbáta og vegna fyrirtækja í hafnsækinni ferðaþjónustu til að standa undir rekstri og fjárfestingum í höfnum. Skýra þarf sérstaklega að sú aðstaða sem þegar er fyrir hendi og nýtt er af hafnsækinni ferðaþjónustu, falli undir ákvæði laganna.

*Fjárhagsnefnd leggur til að tillaga um farþegagjöld verði vísað til stjórnar og var það samþykkt samhljóða.*

### **Hlutverk neyðarhafna**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 skorar á ríkisvaldið að styðja þær hafnir sem skilgreindar eru í lögum sem neyðarhafnir og tryggja að þær verði ekki fyrir fjárhagslegu tjóni ef óhapp verður.

Neyðarhafnir eru lögbundið hlutverk sex hafna á Íslandi en þeim skyldum fylgja ekki fjárveitingar eða möguleikar á viðbótaskemmtum. Nauðsynlegt er að ríkið leggi til fjármagn til að koma upp og viðhalda búnaði og þjálfa starfsfólk til viðbragðs við óhöppum og hættum sem kunna að fylgja skipum sem vísað er til neyðarhafnar. Þá sé það eðlileg krafa að ríkisvaldið tryggi að bætt verði það tjón sem geti orðið á hafnarmannvirkjum og umhverfi vegna hlutverks neyðarhafna.

*Samþykkt samhljóða.*

### **11.b: Álit Umhverfis- og öryggisnefndar**

Hákon Ásgrímsson stýrimaður umhverfis- og öryggisnefndar hafði framsögu og gerði grein fyrir starfi nefndarinnar. Niðurstöður úr starfi nefndarinnar eru eftirfarandi tillögur/álit:

#### **Samstarf við Fiskistofu:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 fagnar viljayfirlýsingu Hafnasambands Íslands og Fiskistofu. Það eru gagnkvæmir hagsmunir að allur fiskur sem landað er skili sér á hafnarvogir og að skráning afla sé byggð á traustum gögnum. Hafnasambandsþing telur mikilvægt að ábyrgð og upplýsingagjöf vegna endurvigtunar verði sem fyrst færð til Fiskistofu og sameiginlegur verkferill gerður. Hafnasambandsþing ítrekar fyrri áskoranir um að heimilað verði að notast við fjarvigtun afla í tilraunaskyni á höfnum. Fjarvigtun er gott tækifæri til hagræðingar og aukinnar samvinnu hafna.

*Samþykkt samhljóða.*

### **Farþegaskip:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 beinir þeim tilmælum til ráðuneytis atvinnuvega- og nýsköpunar að hafa forgöngu um að settar verði leiðbeinandi reglur um móttöku farþegaskipa, aðstöðu í landi og öryggi farþega. Einnig er þeim tilmælum beint til umhverfis- og auðlindaráðuneytis og Umhverfisstofnunar að settar verði í samvinnu við sveitarfélögin skýrar reglur um landtöku farþega utan hafnasvæða.

*Samþykkt samhljóða.*

### **Umhverfismál og landtengingar:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 beinir þeirri áskorun til yfirvalda umhverfismála að ákvæði VI. viðauka Marpol samningsins verði notuð í því skyni að draga úr mengun af umferð skipa um efnahagslögsögu Íslands. Árið 2020 taka gildi hertar reglur um brennisteinsinnihald skipaeldsneytis. Mikilvægt er eftir sem áður að reglur um eldsneyti skipa tryggi lágmarks útstreymi mengandi efna.

Íslenskar hafnir taka undir áætlun ríkisstjórnarinnar um aðgerðir í loftslagsmálum og að þau verji fjármunum til landtenginga skipa. Athygli er þó vakin á því að landtenging stærri skipa með háspennutengingum krefst samvinnu margra aðila, áætlunar um hvar setja skuli slíkar tengingar upp, fjármuna til að koma slíkri áætlun í framkvæmd og beinna lagaákvæða um skyldu til notkunar þessa búnaðar. Einnig þarf að skýra hver á að bera ábyrgð á nauðsynlegum búnaði og afhendingu orku.

*Samþykkt samhljóða.*

### **Dýpkunarmál – breyting á lögum um umhverfismat framkvæmda:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 skorar á yfirvöld umhverfismála að við endurskoðun á lögum um mat á umhverfisáhrifum verði regluverk varðandi dýpkanir í höfnum, haugsetningu efnis og varp dýpkunarefnis í hafið, einfaldað og gert skilvirkara.

Með séríslensku ákvæði, sem sett var í löginn við síðustu innleiðingu reglna ESB, um haugsetningu efnis, tengingu dýpkunar hafna við námuiðnað og fyrirsparnar um umhverfismatsskyldu, var málsmeðferð einfaldra og nauðsynlegra dýpkunarverkefna í höfnum gerð óviðunandi.

Að mati þingsins hafa núverandi ákvæði laga leitt til óþarflega flókinnar málsmeðferðar, verulega lengri undirbúningstíma og aukins kostnaðar. Slíkt er óviðunandi þegar um er að ræða viðvarandi og nauðsynleg verkefni til að tryggja innsiglingu og viðlegu skipa.

Þing hafnasambandsins krefst þess að þetta séríslenska ákvæði verði fellt úr áður nefndum lögum.

*Samþykkt samhljóða.*

### **Staðsetning mannvirkja í og við siglingaleiðir:**

Þing Hafnasambands Íslands haldið í Reykjavík dagana 25. – 26. október ályktar að tryggja þurfi höfnum beina aðkomu að ákvörðun á staðsetningu mannvirkja í og við siglingaleiðir að og frá höfnum. Í dag er staðan sú að hafnir eru eingöngu umsagnaraðilar á þeim framkvæmdum sem háðar eru mati á umhverfisáhrifum, hins

vegar er ekki um beina aðkomu hafna að staðsetningu búnaðar utan hafnasvæða. Siglingaleiðir að og frá höfnum eru alger lífæð hafna og því er það eðlileg krafa að alltaf sé tryggt að mannvirki á hafi úti skerði ekki þessar lífæðar.

*Samþykkt samhljóða.*

### **Haf- og strandsvæði:**

Þing Hafnasambands Íslands haldið í Reykjavík dagana 25-26. október 2018 vill áréttta að þrátt fyrir að komið sé í gildi regluverk um skipulag haf- og strandsvæða þá er það enn skoðun Hafnasambandsins að skipulagsvaldið eigi að vera í höndum sveitarfélaga á þessum svæðum. Það skýtur skökku við að sveitarfélög hafi vald til að skipuleggja allt sitt land en þegar kemur að fjörðum og strandsvæðum sem eru lífæð margra samfélaga þá sé það vald af þeim tekið. Það er því áfram stefna hafnasambandsins að skipulag haf- og strandsvæða eigi að vera í höndum sveitarfélaganna og að því skuli unnið áfram.

*Samþykkt samhljóða.*

### **11.c: Álit allsherjarnefndar.**

Eydís Ásbjörnsdóttir og Hjörtur Jónsson stýrimenn allsherjarnefndar gerðu grein fyrir starfi nefndarinnar. Niðurstöður úr starfi nefndarinnar eru eftirfarandi tillögur/álit:

### **Öryggi í höfnum:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 beinir þeim tilmælum til hafna að unnið verði áhættumat þar sem leitast verður við að benda á hættur sem stafað geta að þeim sem fara um hafnarsvæði og hafnabakka. Því er beint til stærri hafna að unnið verði að öryggisvottun hafnanna. Íslenskar hafnir uppfylla langflestar öll ákvæði reglugerðar um öryggi í höfnum, en mikilvægt er að horfa til atriða sem ekki verða sett í reglugerðir. Utgerðir hafa náð framúrskarandi árangri í öryggismálum með markvissum aðgerðum og mikilvægt að hafnirnar láti ekki sitt eftir liggja.

*Samþykkt samhljóða.*

### **Fjárveitingar til hafna:**

Á fjárlögum ársins 2018 var framlag til framkvæmda í höfnum aukið nokkuð og í fyrrliggjandi frumvarpi til fjárlaga lækkað fjárhæðin lítilliga eða úr 923,4 m.kr. í 915,5 m.kr. Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 skorar á Alþingi og ráðherra samgöngumála að herða enn róðurinn því víða um land eru stór óleyst verkefni og því mikilvægt að enn frekara átak verði gert til að styrkja þá mikilvægu innviði sem hafnirnar eru. Til þess að styrkja fjárhagsgrunn hafna og mæta fyrirsjáanlegri viðhaldsþörf hafna og nýframkvæmdum er skorað á Alþingi að taka til alvarlegrar skoðunar að hafnir fái hlutdeild í álögðu veiðigjaldi samkvæmt lögum nr. 74 frá 2012.

*Samþykkt samhljóða.*

### **Reglugerð ESB um þjónustu í höfnum:**

Reglugerð Evrópuþingsins- og ráðsins og ESB (2017/352) varðandi ramma um veitingu hafnaþjónustu og um sameiginlegar reglur um gegnsæi í fjármálum fyrir hafnir, tekur gildi innan ESB í marsmánuði árið 2019. Ekki liggur fyrir hvort eða með hvaða hætti

reglugerðin verður innleidd á Íslandi en líkur má leiða að því að gera þurfi breytingar á hafnalögum ef reglugerðin eða hluti hennar verður innleidd. Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 samþykkir að beina þeirri áskorun til ráðuneytis samgöngumála að Hafnasambandi Íslands verði haldið upplýstu um gang mála og innleiðingu reglna á grundvelli reglugerðarinnar. Vakin er athygli á að reglugerðin er leiðbeinandi og virðir mismunandi rekstur og rekstrarform hafna. Auk þess má ákveða að þessi reglugerð gildi ekki um hafnir við sjó innan heildarnetsins, sem eru staðsettar við ystu svæðin sem um getur í 349. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins. Eftir sem áður eru atriði í reglugerðinni sem taka þarf í lög á Íslandi og því mikilvægt að í umfjöllun um þau atriði verði hafnasambandinu haldið upplýstu.

*Samþykkt samhljóða.*

### **Stefnumótun:**

Hafnasambandsþing haldið í Reykjavík dagana 25. og 26. október 2018 leggur áherslu á að mótuð verði landsstefna í samgöngumálum, sem taki skýrt á framtíðarskipan hafnarmála og því mikilvæga hlutverki sem hafnir gegna í samgöngum landsins. Sérstaklega verði horft til aðstöðu sem þarf að vera til staðar til að mæta þörfum stækkandi farskipaflota og einnig mögulegri aukningu í flutningum og aukinni skipaumferð til landsins um norðurslóðir. Einnig verði horft til hagkvæmni í samtengingu flutningaleiða á sjó, landi og lofti.

*Samþykkt samhljóða.*

## **12. Kosning stjórnar, varastjórnar og skoðunarmanna til tveggja ára.**

Fyrir tillögu kjörnefndar mælti Guðný Sverrisdóttir. Í stjórn var tillaga um eftirfarandi aðila.

Aðalmenn:

- Gísli Gíslason, Faxaflóahöfnum
- Guðný Hrund Karlsdóttir, Hvammstangahöfn
- Ólafur Snorrason, Vestmannaeyjahöfn
- Eydís Ásbjörnsdóttir, Fjarðabyggðahöfn
- Guðmundur Kristjánsson, Hafnir Ísafjarðarbæjar
- Hanna Björg Konráðsdóttir, Reykjaneshöfn
- Pétur Ólafsson, Hafnasamlag Norðurlands

Varamenn:

- Lúðvík Geirsson, Hafnarfjarðarhöfn
- Björn Arnaldsson, Hafnir Snæfellsbæjar
- Rebekka Hilmarsdóttir, Hafnir Vesturbyggðar

*Tillaga kjörnefndar um stjórn samþykkt með lófataki.*

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

*Tillaga kjörnefndar um formann var samþykkt með lófataki.*

**Skoðunarmenn:**

Líf Magneudóttir, Faxaflóahafnir

Lilja Magnúsdóttir, Tálknafjarðarhöfn

Til vara:

Vignir Júlíusson, Hornafjarðarhöfn

Kolbrún Jóna Pétursdóttir, Reykjaneshöfn

*Tillaga kjörnefndar um skoðunarmenn og varmenn þeirra var samþykkt samhljóða.*

Að þessu loknu þakkaði Guðný þinginu samstarf liðinna ára þegar hún kveður nú vettvang Hafnarsambandsins eftir átta ára samfellda stjórnarsetu.

**Ákvörðun um hafnasambandsþing 2020 og hafnafund 2019**

Næsti hafnafundur 2019 verður haldinn í Þorlákshöfn og Hafnasambandsþing 2020 í Snæfellsbæ.

**13. Þingslit**

Gísli Gíslason tók til máls og þakkaði traustið að fá að leiða stjórn næstu tvö árin.

Hann var þakklátur fyrir að hlutur kvenna í stjórn hafnarsambandsins sé til jafns við karla. Að lokum þakkaði hann þingforsetum, þingriturum og fyrirlesurum fyrir sitt framlag og sleit síðan þinginu kl. 10:40

Þingritarar

Auður M. Sigurðardóttir

Helgi Laxdal